FOLHETO
Nº 268 ex. 5
DATA 29/11/02

3968

JOSE AUGUSTO DA SILVA REIS

POSSIBILIDADES ECONÔMICAS DE RONDÔNIA

S P V E A
Coleção ARAUJO LIMA

Seção de Documentação e Relações Públicas
Av. Franklin Roosevelt, 39 - 8.º andar
Rio de Janeiro — GB
1 9 6 4

JOSÉ AUGUSTO REIS

POSSIBILIDADES ECONÔMICAS DE RONDÔNIA

BIBLIOTECA ARTHUR REIS
MANAUS - AMAZONAS

SPVEA

COLEÇÃO ARAUJO LIMA

NOTA EXPLICATIVA

A presente monografia é a condensação de um trabalho em 3 volumes editado em 1962, e elaborado por uma equipe da qual faziam parte, além do autor, os economistas Roberto José de Andrade, Sérgio Carlos Ramalho e Raul Romero de Oliveira.

Naquela ocasião, o objetivo fundamental seria a 1.ª Reunião dos Governadores dos Territórios Federais, em Manaus, e que lamentàvelmente malogrou.

No momento, tem em mira divulgar os problemas que mais afligem o Território de Rondônia, sugerindo algumas providências tendentes a minimizá-los.

Rio de Janeiro, 20/11/64.

JOSÉ AUGUSTO DA SILVA REIS

FOLHETO
Nº 268 ex. 5
DATA 29/11/02

PREFÁCIO

José Augusto da Silva Reis e o Território Federal de Rondônia, estreiam na Coleção Araujo Lima, através de um estudo objetivo das possibilidades econômicas do Território. Com dados e números, são analisados, desde o clima até a produção, e, em conclusões bem a maneira do analista econômico que é, o autor nos sugere o futuro de Rondônia.

Amazonense, como a maioria dos rondonianos o eram há 30 anos atrás, atingiu José Augusto Reis um grande conhecimento em assuntos econômicos, através dos cursos que tem assistido. O diploma em Análise Econômica do Conselho Nacional de Economia e o de Desenvolvimento Econômico da CEPAL, lhe dão o gabarito necessário para assinar a presente publicação. Cursou, ainda, Geografia Agrária, no Conselho Nacional de Geografia e graduou-se em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas. É um estudioso da Amazônia, de cujos problemas tem um conhecimento verdadeiro, aliado à vivência.

Limitando-se a comentários breves, interpretando apenas quando se faz necessário, vai nos transportando, no decorrer da leitura de sua análise, a uma maior intimidade com a Rondônia.

Apresenta-nos o problema das fronteiras, ainda não inteiramente demarcadas. O clima, o relêvo, o homem, merecem detalhes no enquadramento quase totalmente amazônico da região. Acentua a responsabilidade do sistema hidrográfico na produção dos gêneros e no abastecimento das populações. Mostra o que se perde com a evasão dos impostos e divisas, através do contrabando de parte da produção extrativa mineral e vegetal. Fala-nos do crescimento demográfico, sempre com a preocupação de apresentar uma sugestão visando dinamizar o ritmo de aproveitamento do Território.

Comenta a estrada Brasília-Acre, deixando-nos ver a necessidade desta ligação rodoviária, para o aceleramento das obras de valorização imediata de Rondônia. A melhoria das condições de vida, em sua opinião, naquele Território Federal, será proporcional amelhoria das condições de tráfego da BR-29. A civilização chegando do oeste paulista em prolongamento mato-grossense. Sugere-nos que, com um maior contato com São Paulo, poderá a Rondônia, se emancipar de dois dos intrincados impostos dos

portos de Manaus e de Belém, e, mais ainda, das taxas e lucros que oneram os redespachos naquelas praças. Uma menor distância a separar o Território dos centros mais industrializados do país, onde o capital é mais humano e menos espoliativo, evitará que continuem os atuais investimentos sub-desenvolvidos oriundos da região norte, na desorganizada exploração da caciterita, ou na cotação, bem mais baixa que as do mercado, para os outros produtos.

O Acre, e o próprio Amazonas, êste em sua região do Madeira, sofrerão, em breve, a influência de Rondônia, através de sua ligação rodoviária com os centros mais desenvolvidos do país. A "Madeira-Mamoré", nos sugere ainda o autor, melhor aproveitada, poderá repetir o trabalho que executou durante a última guerra, no transporte dos produtos locais, e um entrosamento das vias fluviais, ferroviárias e rodoviárias naquela região, trará um surto rápido de desenvolvimento a êsse pedaço do Brasil, onde a Amazônia termina.

No final do trabalho, analisa as possibilidades de investimentos e sugere um aproveitamento maior da Lei 4.216. Os 50% do Impôsto de Renda, que poderiam ser desviados para Rondônia, contribuiriam para acelerar a decolagem de sua economia. Diz, que o encurtamento, em milhares de Km., da rota tradicional Rio-Pôrto Velho, via Belém e Manaus, através do nôvo caminho São Paulo-Pôrto Velho, via Cuiabá, é a melhor razão para se acreditar no destino do Território Federal e justificar investimentos, e mesmo a preferência na opção do impôsto sôbre a renda.

Acreditamos que com êste trabalho a SPVEA, por intermédio de sua Agência na Guanabara, revelará a muitos milhares de brasileiros, não sòmente as possibilidades do Território Federal de Rondônia, mas, também, um nôvo estudioso dos problemas da Amazônia, que é José Augusto Reis. Todos dois têm algo em comum quanto às suas possibilidades futuras.

GERALDO BROCCHI

LIMITES

O atual Território de Rondônia foi criado com a denominação Guaporé pelo Decreto-Lei n.º 5.812 de 13 de setembro de 1943, que, posteriormente, foi retificado pelo Decreto-Lei n.º 6.550 de 31 de maio de 1944, que estabeleceu, em bases definitivas, mantidas até hoje, a configuração dessa Unidade da Federação. A mudança da denominação primitiva se deu por fôrça da Lei n.º 2.731 de 17 de fevereiro de 1956.

Situado na grande Região Norte, conforme a divisão regional estabelecida pelo Conselho Nacional de Geografia, ocupa Rondônia área de transição entre o Norte e o Centro-Oeste. Abrange o extremo noroeste do planalto brasileiro e parte da planície amazônica. Os pontos extremos do Território possuem as seguintes coordenadas geográficas: Extremo N — 7°55'30"S; Extremo S — 13°41'30"S; Extremo E — 59°50'45"WGRé Extremo W — 66°15'OO"WGR.

Seus limites são descritos a seguir: a noroeste, o divisor de águas Ituxi-Abunã e Ituxi-Madeira, até o ponto mais próximo da nascente do Paraná Pixuna, descendo por êste último até o paralelo da confluência do igarapé com o rio Madeira. Ao norte, nordeste, leste e sueste limita-se, pelo paralelo da confluência do igarapé Maici com o rio Madeira até essa confluência, subindo êsse igarapé até a sua nascente. Segue adiante pelo divisor Gi-Paraná-Marmelos e Gi-Paraná-Roosevelt, até o paralelo da confluência do rio Capitão Cardoso com o Rio Roosevelt; e dêsse paralelo até a dita confluência, sobe o rio Capitão Cardoso e o seu formador, rio Tenente Marques, para alsançar a foz do igarapé Pesqueira. Dessa foz, por uma reta, o limite se estende até o salto Joaquim Rios, no rio Iquê; subindo o rio Iquê, último ponto, pelo divisor de águas até a nascente principal do rio Cabixi se estende o limite até sua foz no rio Guaporé.

Ao sul, sudoeste e oeste, pelos limites com a Bolívia, desde a confluência do rio Cabixi com o rio Guaporé, até o limite entre o Acre o o Estado do Amazonas, por cuja linha limítrofe continua até encontrar o divisor de águas Ituxi-Abunã. Essa descrição pormenoriza os limites do Território que, resumidamente, poderiam ser assim apresentados: ao Norte e Nordeste, o Estado do Amazonas; a Leste e Sueste, o Estado de Mato Grosso, ao Sul, Sudoeste e Oeste, pela República da Bolívia e ao Noroeste, pelo Território do Acre.

A linha divisória do Território com a Bolívia se prolonga por 1.342 quilômetros, representando cêrca de 43% da fronteira total, que se estende por 3.126 km. e ainda não foi totalmente demarcada. As questões da fronteira do Brasil com a Bolívia têm sido de preocupações sistemáticas e sôbre elas foram formalizados os tratados de 27 de março de 1867, de 17 de novembro de 1903 e 25 de dezembro de 1928.

O tratado de 1903, conhecido como o de **Petrópolis,** representou grande passo para solução das dúvidas existentes. A linho divis4ria da Bolívia com o Território de Rondônia segue o curso do rio Abunã até a sua desembocadura no rio Madeira; em seguida, por êsse último, dividindo as linhas que nêle se encontram até a confluência dos rios Mamoré e Beni, formadores de Madeira. Em continuação, segue pelo rio Marmoré até a confluência com o Guaporé, que daí por diante marca a fronteira até encontrar o seu afluente Cabixi ou Branco. O estabelecimento dos marcos divisórios em certos trechos dessa linha ainda não foi concluido e há divergências ainda a serem acertadas, como, por exemplo, o caso da **ilha Suarez,** bem defronte da cidade de Guajará-Mirim, disputada por ambos países.

A zona fronteiriça Bolívia-Rondônia precorrida de Guajará-Mirim até a vila de Abunã pela estrada de Ferro Madeira-Mamoré, contando, do lado boliviano, com algumas cidades, entre as quais podem ser citadas as de **Guayaramerim, Vila Bela e Manoa.** É, portanto zona de intercâmbio, capaz de vir a representar para o comércio brasileiro-boliviano papel de importância saliente.

A área de Rondônia está calculada em 243 044 km², representando, portanto, cêrca de 2% da área do Brasil. Possui área maior do que dezenove outras Unidades da Federação, inclusive o Estado de São Paulo. Essa imensa área resultou da reunião de partes desmembradas do Amazonas e de Mato Grosso. O primeiro Estado concorreu com a área total do município de Pôrto Velho e parte da do município de Humaitá, que, então, lhe pertenciam, enquanto o segundo cedeu as área totais do Município do Alto Madeira e de Guajará-Mirim e parte do de Mato Grosso.

De acôrdo com a Lei nº 1 347 de 9 de fevereiro de 1951 o quadro Administrativo do Território de Rondônia ficou constituído de dois municípios o de Pôrto Velho e o de Guajará-Mirim. O município de Pôrto Velho, Capital do Território, com cidade do mesmo nome, constituiu-se dos distritos de Pôrto Velho (sede), Abunã, Ariquemos, Calama, Jaci-Paraná e Rondônia. O município de Guajará-Mirim se subdivide nos distritos de Gujará-Mirim (sede), Pedras Negras e Príncipe da Beira.

CARACTERÍSTICAS FISIOGRÁFICAS

O estudo da paisagem física de Rondônia ainda é baseado em insuficientes observações de ordem geológica e geográfica. As dificuldades de se conhecer tão extensa área coberta por densa floresta tem concorrido bastante para que perdure essa situação. Há entretanto, material disponível e nêle se pode apoiar considerações sôbre o meio físico.

De acôrdo com o geógrafo Fábio de Macedo Soares Guimarães o Território pode ser dividido em quatro regiões naturais: **planície amazônica, encosta setentrional do planalto brasileiro, chapadas dos Parecis e vale do Guaporé.**

A **planície amazônica** abrange a parte norte norte do Território, anteriormente pertencente ao Amazonas. Paresenta as caracte-

rísticas típicas dos terrenos de origem sedimentar terciária. Encontram-se aí as chamadas "terras firmes" — barrancas de argila de côres diversas, constituídas, como já se mencionou, por um platô terciário recoberto de mata alta. A altitude média de 100 m marca essa região que é drenada pelo rio Madeira, no seu trecho perfeitamente navegável.

A encosta se estende pela parte noroeste e norte do Território, nesse último caso, ao sul das "terras firmes", e se caracteriza pelo aparecimento de rochas graníticas e gnesses de Complexo Cristalino Brasileiro, cujo afloramento, aliás, deram origem às cachoeiras e corredeiras que, no trecho entre Pôrto Velho e Guajará-Mirim impediram a navegabilidade dos rios Madeira e Mamoré. O relêvo já se modifica nessa região e cresce de maneira suave, apresentando altitudes que variam entre 200 e 500 metros.

A chapado dos Parecis, constituída de terrenos sedimentares que penetram em intensa faixa, orientados de sueste para noroeste, vindos de Estado de Mato Grosso. No dizer de F. Macedo Soares Guimarães representa a "espinha dorsal" do Território. Essa mesma formação avança na direção noroeste, sob o nome de serra dos Pacaás Novos quase alcançando as margens do rio Madeira. É região de certo modo plana e elevada, atingindo, na sua parte mais alta, a sueste do Território, cotas superiores a 600 metros. Segundo o geógrafo A. T. Guerra essa representa o divisor de águas entre as bacias de Mamoré-Guaporé e do Aripuanã-Tapajós.

O vale do Guaporé, melhor chamada de Guaporé-Madeira, como assinala A. T. Guerra, com altitude média em tôrno de 200 m, é uma faixa estreita e baixa, delimitada pelas encostas da chapada dos Parecis e a margem do rio que lhe dá a denominação. Realmente é uma planície que se estende ainda pelo território boliviano até os primeiros contrafortes dos Andes. É formado por aluviões quartenários, que o rio Guaporé e seus afluentes continuam a depositar por ocasião das cheias periódicas.

Ressalve-se mais uma vez o atual desconhecimento do território para sua melhor caracterização, que poderá ser alterada em face de novas contribuições dos pesquisadores de levantamentos geo-econômicos a serem realizadas.

CLIMA

O Território tem um clima com iguais características da região amazônica — quente e com chuvas abundantes, ou seja, do tipo equatorial superumido. Registram-se duas estações, estabelecidas não em função da passagem de Sol pelos equinócios e solísticos, mas das épocas de chuvas — a chuvosa e a sêca —, que corresponderiam, se assim se pudesse convencionar, a um inverno e a um verão, respectivamente. A estação das chuvas prolonga-se de setembro a maio, sendo que no sueste, zona mais próxima de Mato Grosso, a estação sêca é mais longa, estendendo-se de maio a agôsto. Assinala-se nessa zona de transição da área de Território.

É possível realizar uma análise suscinta das principais observações registradas pela estação do Pôrto Velho. Os dados coligidos referem-se à precipitação pluviométrica, temperatura de ar e umidade coletiva.

As chuvas no Território são abundantes, ultrapassando sempre a altura total de mais de 2 000mm por ano. Nota-se uma regular distribuição dos dados de precipitação pluviométrica pelos meses da estação chuvosa. Infelizmente, seria temerário generalizar qualquer

RONDÔNIA — TEMPERATURA E UMIDADE RELATIVA DO AR,

PÔRTO VELHO

1.954 / 1.960

DISCRIMINAÇÃO	1.954	1.955	1.956	1.957	1.958	1.959	1.960
A) TEMPERATURA DO AR (°C) Média compensada, segundo os meses							
Janeiro	25,0	24,6	24,8	25,1	24,9	25,8	25,5
Fevereiro	25,0	24,8	24,6	24,9	24,7	25,2	25,3
Março	24,8	25,0	25,2	24,4	25,0	25,7	25,3
Abril	25,7	24,6	24,9	24,8	26,1	26,1	25,5
Maio	25,1	24,8	26,2	24,2	24,8	25,5	24,9
Junho	25,1	24,8	24,3	25,0	25,8	25,5	25,3
Julho	24,1	24,3	25,2	24,8	25,5	26,4	25,7
Agôsto	26,5	25,5	25,7	25,3	26,5	26,6	26,8
Setembro	26,9	25,8	27,0	26,2	26,5	26,6	26,5
Outubro	25,7	26,2	25,4	26,0	26,3	26,5	26,1
Novembro	25,3	25,8	25,7	26,8	26,1	26,1	25,8
Dezembro	25,1	25,0	25,4	26,8	25,7	26,0	26,0
ANO	25,4	25,1	25,2	25,5	25,6	26,0	25,7
Máxima absoluta no ano....	38,2	37,7	38,0	38,1	38,3	38,3	38,0
Mínima absoluta no ano....	14,9	10,0	14,2	10,4	15,0	15,3	12,7
B) UMIDADE RELATIVA (%) .. SEGUNDO OS MESES							
Janeiro	88	89	86	89	89	88	88
Fevereiro	87	87	89	92	90	88	88
Março	90	88	87	93	89	86	88
Abril	87	91	89	92	86	86	87
Maio	80	87	87	86	80	84	82
Junho	73	81	78	83	81	80	77
Julho	68	70	78	74	81	69	67
Agôsto	60	68	70	73	69	75	79
Setembro	70	76	71	75	77	79	73
Outubro	80	79	84	80	82	79	82
Novembro	86	83	83	85	87	83	84
Dezembro	86	88	87	86	90	85	85
ANO	79,6	82	82	84	83	82	82

FONTE: Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura.

conclusão partindo de observações de uma localizada na região da planície amazônica, sem antes examinarmos dados relativos a estações situadas em outras áreas do Território . A. T. Guerra compara, em trabalho divulgado em 1954, dados registrados em Pôrto Velho com os anotados em Vilhena, na região da Chapada dos Parecis. Notava-se, então, em Vilhena, um total pluviométrica um pouco inferior ao medido em Pôrto Velho úe que também a estação sêca se prolongava de mais um mês.

A temperatura registrado no Território é geralmente alta. Em 1960, em Pôrto Velho, a média das máximas atingiu a 32,5cC e a dos mínimas 20,4°C. De acôrdo com as cifras coligidas nota-se uma regularidade da temperatura média compensada naquela Capital. Registre-se, ainda, que a temperatura máxima absoluta anual atinge quase sempre os 38°C, o que tem ocorrido em dias dos meses de agôsto ou setembro e a mínima absoluta anual não ultrapassa, no período estudado, e limite de 10°C, verificando-se, com mais frequência, temperaturas próximas dêsse limite e dos 14°C.

Há a registrar o fenômeno meteorológico denominado "friagem", que consiste numa queda brusca de temperatura, quando, segundo se diz, os termômetros registram menos de 10°C. Estudos realizados por A. Serra e L. Ratisbona explicam êsse fenômeno como resultan- atingem a região equatorial através da bacia platina e da depressão do vale do Guaporé, por onde penetram na bacia Amazônica. Cabe, finalmente, repetir uma observação sôbre a impossibilidade de se comparar os dados sôbre a temperatura aqui, examinados com os representativos de outras áreas do Território, que apresentam características um pouco diferentes, especialmente com referência à altitude, fator de conhecida importância quando se trata da temperatura do ar.

A umidade relativa seria o terceiro elemento meteorológico a ser considerado nessa tentativa de caracterizar o clima do território. Os dados de Pôrto Velho confirmam a generalização da afirmativa de que, é, realmente, muito alta a umidade relativa no Território, variando, entretanto, segundo cortes fatôres que a influenciam, de um lugar para outro.

Quanto à classificação do clima, provàvelmente realizada com elementos também insuficientes, o clima de Rondônia, de acôrdo com a classificação do Koppen, foi pelo geógrafo A. T. Guerra incluído como de transição entre o **AF** e o **AN**, ou seja, como **AmWi**. Aventa ainda o citado autor que — "é provável que o clima Aw, que domina chapadão dos Parecis, na zona mategrossense, e mesmo como revela a estação de Vilhena, se estenda em todo o vasto planalto no Território no sentido noroeste-sueste. Todavia, é mera hipótese cuja confirmação poderemos conseguir quando forem instalados postos meteorológicos no chapadão guaporense".

VEGETAÇÃO E HIDROGRAFIA

Quase a totalidade da área do Território está coberta das densas matas características da região amazônica. É a "Hiléia" que domina as regiões da planície, encosta o vale do Guaporé. É evidente que êsse revestimento vegetal se apresenta com as diversidades típicas encontradas na região, pois, além das "matas de terra firme", mais frequentes, encontram-se "matas de igapé", situadas em terrenos alagados e ainda as chamadas "matas galerias" ou "florestas ciliares", observadas ao longo da maioria dos rios que correm no alto chapadão dos Parecis e das Pacaás-Novos. No da chapada dos Parecis nota-se, entretanto, uma vegetação de tipo diverso de dominante. São os campos ditos "corrados", constituídos de árvores de me-

nor perte, distribuídas de maneira irregular e mais espaçadamente. Registram-se, ainda, na mesma região, **campos limpos**, nos quais rareiam as árvores e arbustos os quais permitem a prática da pecuária.

Algumas espécies vegetais encontradas na floresta merecem citação, especialmente as seringueiras, os cauchais, os balatais, os castanhais, as madeiras de lei, como o mogno, o cedro, a maçaranduba e a itaúba. Encontram-se, ainda, as árvores fornecedores de sementes eleaginosas, bem como a poaia ou ipeca, cuja exploração, embora, segundo práticas primitivas, constitui representativa atividade econômica do Território.

Com respeito à hidrografia, é de se notar que Rondônia está totalmente incluída na bacia do rio Madeira, a de maior área dos rios amazônicos. Êsse rio tem curso de 3 240 quilômetros e é formado pela reunião das águas dos rios Beni e Mamoré, o primeiro avolumado pelo afluente boliviano Madre de Dios e o segundo, que recebe o Guaporé, importante rio de quase 1 500 quilômetros de curso, em parte navegável. Outros afluentes importantes de Madeira são: o Abunã, ou marca trecho da fronteira com a Bolívia, o Ji-Paraná ou Machado e o Jamari. O rio Madeira é navegável até Pôrto Velho, com limitações apenas no período das sêcas.

A montante do Pôrto Velho, ou mais precisamente, a partir de Santo Antônio de Madeira até Abunã e em seguida, pelo seu afluente Mamoré, até Guajará-Mirim, assinala-se uma série de corredeiras e cachoeiras, que impedem a navegação fluvial, o que justificou a cosstrução da D. F. Madeira-Mamoré como meio de garantir a ligação com o noroeste boliviano.

Sôbre o regime dos rios que constituem a bacia do rio Madeira, as observações realizadas indicam que, de um modo geral as cheias ocorrem no período de novembro até início de abril. Nessa época, alguns afluentes, como o Ji-Paraná e o Machado são navegáveis, no baixo curso, por navios até de 500 t de deslocamento.

POPULAÇÃO

A densidade demográfica do Território permanece bem baixa, embora tenha evcluído entre 1950, de um índice de 0,15 para 0,29 habitantes por km^2. Êsses índices retratam o povoamento insuficiente do Território, que tem até agora grandes vazios demográficos e área ainda desconhecida.

O povoamento de Rondônia teve origem nitidamente amazônica, reflexo do ciclo da exploração da borracha, da castanha e de outros produtos extrativos. Antes das incursões aos seringais pelos afluentes do Amazonas havia apenas o vasio demográfico nessas regiões. No começo do presente século a penetração da "Comissão Rondon" realizou o devassamento na área e estabeleceu a ligação das populações dos Estados do Amazonas com Mato Grosso, permitindo que ali começasse a se fixar o homem.

Segundo o Censo Demográfico de 1960 a população registrada no Território ora de 70 783 habitantes, representando, portanto, apenas 1% da população brasilera o 2,7% da população da Região Norte. Em 1940, segundo determinação realizada por G. Martara, utilizando os dados da população presente na data do Censo na área do atual Territória, a população era de 21 297 habitantes e, em 1950 os resultados censitários indicavam ter-se elevado a 36 935.

O incremente intercensitário entre 1950 e 1960 expressa-se em números absolutos da ordem de 33 848 habitantes, ou seja, aumento relativo de 91,6 em dez anos. O crescimento demográfico se processou de maneira acentuada, segundo uma taxa média geométrica

anual de 65 por 1 000 habitantes, superior às encontradas para o Brasil (30) e para a Região Norte (33) e sòmente inferior às calculadas para Fernando de Noronha (78), que carece de importância demográfica e o Paraná (71), que continua a manter acelerado crescimento populacional. Se mantida essa taxa de aumento de população verificada no período 1950/1960, poder-se-á estimar para 1965 e 1970, respectivamente, a existência no Território de população da ordem de 97 e 133 mil habitantes.

Todavia, qualquer previsão demográfica para o Território carece de melhor análise, uma vez que as condições econômicas planejadas para os anos próximos leva a supor uma fixação em escala crescente de corrente demográfica de outras áreas. A atividade da cassiterita já vem despertando, nesse sentido, uma corrente migratória parcialmente orientada pelo próprio empreendedor local e pela administração territorial. A BR-29, por outro lado, constitui elemento básico para o progresso e alargamento da atual fronteira econômica dos práticos foram estabelecidas ao longe da estrada, o mesmo sucedendo com as novas frentes de trabalho abertas pela exploração dos recursos extrativos minerais — particularmente cassiterita.

Tôdas essas potencialidades de desenvolvimento que poderiam justificar acentuado crescimento demográfico, acima de tendências anteriores, então, no entanto, condicionadas ao êxito de planejamento econômico que se queira emprestar ao Território, bem como a real disponibilidade de recursos capitalizáveis para os empreendimentos planejados.

A política de colônias agrícolas vem representando uma consciente orientação em favor da fixação do homem a uma atividade organizada e fomentado pelo poder público. Tal fato vem se concretizando em têrmos de uma modesta ação nos núcleos existentes e a organização projetada para novos centros de colonização. Trata-se, no entanto, de investimento dispendioso que demanda, ao lado de recursos com recuparação financeira problemática, uma assistência técnica para orientação dos núcleos em favor das melhores atividades agro-pastoris adaptáveis à área.

A análise das principais características da população só pode ser realizada com base nos resultados de Censo Demográfico de 1950, em face da falta dos dados consitários definitivos referentes ao ano de 1960. Assim, em 1950 tínhamos 56%,5% da população constituída pelo sexo masculino; quanto à cor, a distribuição porcentual indicava 28,5% de brancos, 8,1 de pretos e 63,0% de pardos. Relativamente ao estado conjugal foram encontradas 48,3% de solteiros, 44,% de casados, 7,3% de viúvos e com relação às nacionalidades 94,% eram brasileiros naturalizados e 5,4% estrangeiros.

Existe disseminada na selva rondoniense uma população indigena que não tem sido recenseada, nem mesmo avaliada com segurança. Esses selvículas não participam da vida econômica do Território e até mesmo impedem uma mais profunda penetração na floresta por parte, especialmente, dos seringueiros que os temem.

Quanto ao nível de instrução o Território mantém índices muito baixos, pois, em 1950 17 160 pessoas de 5 anos e mais não sabiam ler e escrever e essa situação ainda se agrava no meio rural, onde se encontravam 13 135 habitantes na mesma situação desfavorável. Para anos próximos o quadro de analfabetismo persiste, malgrado o esfôrço da administração em solucionar o problema.

O estudo da distribuição da população, segundo a situação de domicílio, poderá ser realizada em face de dados colhidos pelo Censo de 1960. Assim, constata-se que a população do Território continua Madeira-Mamoré. Em 1950 37,4% da população se localizava nas

zonas urbanas e 62,6% nas zonas rurais, enquanto em 1960 a situação se apresenta um pouco modificada, tendo a percentagem da população urbana crescido para 43,6%. Já que não houve alterações no quadro municipal do Território, há de aceitar a confirmação do que a tendência da urbanização das populações rurais também se verificou no Território. Não existem aglomerações urbanas importantes; apenas duas cidades apresentavam, em 1960, população superior a 2 000 habitantes: Pôrto Velho, a Capital, com 19 387 e Guajará-Mirim, com 7 115.

A análise da população do Território, de acôrdo com a cidade, realizada segundo resultados do Censo de 1950, mostra que 47% da população estava compreendida no grupo de menos de 20 anos, 50% no grupo de 20 a 59 anos e os restantes 3% representavam com os 60 anos e mais. Na composição etária verifica-se a existência de percentagem elevada de jovens na população, embora, de maneira menos acentuado do que em outras Unidades da Federação. Mesmo assim, evidencia-se haver, na população do Território, apreciável número de dependentes, aspecto característico da sua estrutura, com reflexos bem conhecidos nos planos do campo econômico e social. Assim, um aspecto a ressaltar, quanto ao número de dependentes, é a percentagem de pessoas de de 10 anos, que atinge quase a 30% da população total.

A população de 10 anos e mais, recenseada em 1950, atingia a um tototal de 26 682 habitantes, dos quais 14 432 constituía o grupo econômicamente ativo. Através da distribuição da população econômicamente ativa, vemos que a agricultura, a pecuária e a silvicultura ocupam cêrca de 18,3% as indústrias extrativas, 54,% a indústria de transformação, 4,6%, a prestação de serviços, 7,6%; os transportes e comunicações, 10,6% e os restantes 9,9% distribuídos entre atividades sociais, administração pública, justiça, defesa nacional e segurança pública.

A predominância do setor da indústria extrativa vegetal na economia do Território justifica a concentração de quase metade da população econômicamente ativa nêsse campo de atividade. As atividades agro-pecuárias congregam uma outra parte ponderável dessa população e os outros ramos se representam discremente.

A análise dos dados consitários de ocupação indica como fato mais importante a predominância, no setor primário, da população econômicamente ativa, atingindo a mesma 63,8%. Confirma-se aqui o estado de subdesenvolvimento econômico em que se encontra o Território. As pessoas ocupadas no setor secundário, que reúnee as atividades industriais, representam 4,6% e as ligadas às atividades terciárias, as restantes 31,6%. Essas percentagens caracterizam bem o emprêgo regional, na sua maior parte dedicada às atividades de baixa produtividade, de coleta e de agricultura incipiente.

Qualquer análise de movimento da população que se pretende fazer será sempre prejudicada pela falta dos elementos estatísticos necessários. Os dados do Registro Civil continuam falhos, e impedem a determinação do movimento vegetativo da população. Por outro lado, também ausência de bons registros não permite que se conheça outro dado importante, como o de migração. Resta, portanto, utilizar o meio indireto de calcular estimativas de natalidade e de mortalidade, baseando-se, para isso, nos resultados dos Censos Demográficos.

A natalidade no Território pode ser avaliada, para os anos próximos de 1950, em 47 nascidos vivos por 1 000 habitantes. Êsse alto índice de natalidade, superior ao estimado para o País, deverá ainda prevalecer até que se modifiquem as condições da estrutura eco-

nômica regional. Todavia, a taxa de mortalidade desfavorável na região não pode ser determinada com a aproximação desejada. A situação é prejudicada em face da inexistência dos dados. Vale, no entanto, assinalar que na Capital de Território, Pôrto Velho, foram registrados, em 1960, 304 óbitos, dos quais 100 de menos de 1 ano de idade. Calculando-se a taxa de mortalidade para o ano referido, encontram-se 15,6 por 1 000 habitantes. Embora seja a única forma de se ter idéia da taxa de mortalidade do Território, deve ser vista com certa cautela, pois, segundo cálculos do IBGE, a taxa média de mortalidade da Região Norte é de 23 a 24 por 1 000 habitantes, índice bem bem mais elevado, mas, para o qual os dados eram mais completos.

As migrações internas contribuíram intensamente para o povoamento do solo do território, contudo, é difícil determinar, no tempo, as variações de maior ou menor intensidade com que se realizaram, bem como a origem das correntes migratórias, muito embora se saiba terem partido especialmente dos Estados vizinhos e do Nordeste.

De uma população, em 1950, de 36 935 habitantes, verifica-se que sòmente 5 702 eram naturais de Território, enquanto que 31 233 haviam nascidas em outras localidades. A alta percentagem de 83% de pessoas nascidas fora da Território caracteriza, amplamente, a condição do Território de Unidade de imigração. Como já se salientou, os naturais dos Estados vizinhos — Amazonas e Mato Grosso — com 6 160, respectivamente.

A distribuição regional das pessoas presentes, em 1 950, no Território, não naturais daquela Unidade, poderá ser assim resumida: Norte, 53,1% Nordeste, 23,6%; Centro-Oeste, 21,3% e os restantes 2% das demais regiões. Na mesma época apenas 299 naturais do Território se encontravam residindo em outros Estados.

As correntes migratórias nos anos mais recentes têm-se mantido em igual proporção. Escapam elementos básicos de Censo Demográfico de 1960, mas, tudo leva a crer que o interêsse das novas oportunidades de emprêgo na área e a correção parcial dos desajustes de ambientação estimulado a vinda de imigrantes, particularmente da área do Nordeste e do Centro-Oeste.

ÁREAS INTERDEPENDENTES

Rondônia está vinculada à grande região amazônica e limita-se ainda com o Planalto Central Brasileiro. Está, por conseguinte, identificada dentro de duas grandes regiões geográficas independentes. As áreas circunvizinhas têm uma vital importância para o desenvolvimento do Território, que serve, ainda, de trânsito para o comércio da Bolívia.

Manaus e Belém ainda concentram a maior convergência de interêsse da vida econômica do Território. Uma mudança das linhas de convergências da atividade econômica surgirá futuramente no sentido da BR-29. Trata-se, no entanto, de uma perspectiva a se concretizar a prazo mais longo. O abastecimento do Território parcialmente já está sendo realizado, em condições precárias, através da rodovia BR-29, na entrada de serviço accessível durante o período das sêcas. O elevado custo dêsse transporte compensará, futuramente, o tempo das viagens não regulares no mar. Complementando-se ao sistema fluvial tradicional da Amazônia, poderá a estrada de rodagem modificar a atual convergência de transporte via Manáus e Belém, abrindo-se, ainda, uma nova frente de trabalho, na direção sudoeste.

A descrição suscinta dos elementos que definem o meio físico provàvelmente permitirá que se fixe apenas a idéia de um quadro natural tremendamente hostil às atividades humanas. Realmente, uma situação geográfica na zona equatorial, com tôda a gama de fatôres que se devem à densa e desafiadora selva, o clima quente e úmido, o regime das chuvas e ainda a uma posição interior conduz a primeira impressão desfavorável à fixação do homem e das próprias possibilidades do desenvolvimento regional.

Acresce, ainda, que os grupos humanos que têm ocupado apenas parcialmente uma área dêsse território têm apresentado, em sua maioria, níveis educacionais e de saúde insatisfatórios. Seria, portanto, lícito aceitar que se estaria diante de um inexorável caso de tirania de meio físico e que, dêsse modo, cumpriu-se um certo determinismo mosológico que invalidaria qualquer esfôrço a ser tentado.

Tal atitude, entretanto, além de pessimista vale como uma total descrença na capacidade de desenvolver uma região inóspita. Há, portanto, mesmo expondo com realismo a rudeza de ambiente natural, que considerar as possibilidades de se alterar, a longo prazo, com a utilização de recursos vários e segundo um planejamento, o quadro de subdesenvolvimento vigente.

Ainda presos a idéia da **posição**, julgou-se oportuno adiantar algumas observações sôbre a área do território e áreas vizinhas, bem como da situação de interdependência existente entre elas. Quando território do Acre, áreas dos Municípios de Labrea, Canutama, Humaitá e Manicoré; com Mato Grosso, áreas dos Municípios de Ari-Diez e Mamoré, do Departamento de Beni e da Província de Abunã, do Departamento de Pando.

Como se pode verificar, com relação aos limites com outras Unidades da Federação, tratam-se de áreas semelhantes às do Território, rarefeitas de população e com o mesmo primarismo de uma vida econômica baseada no extrativismo. No momento, muito pouco significam no quadro da economia do Território. Do lado da Bolivia as áreas fronteiriças acima mencionadas estão em Departamentos, também com atividades predominantes no setor primário da economia, mas, graças às aquavias da bacia de Madeira e a existência de aglomerações humanas como, por exemplo, a representada pela cidde de Guayaramerim, defronte da cidade de Guajará-Mirim, é possível prever um intercâmbio mais intenso com o Território e, por intermédio dêle, com outras áreas brasileiras.

Registre-se que essa área boliviana está pràticamente isolada da outra área do país e, sòmente por via área, mantém contato com ela. A distância, em linha reta, do Guayaramerim a Cachabamba — segundo centro econômico boliviano — é de 960 km. O atual intercâmbio da região boliviana e o Território tem-se limitado à importação de "animais vivos" da Bolívia, de alguns produtos extrativos, borracha, madeira e gêneros alimentícios indispensáveis ao abastecimento da área. Há possibilidades de incrementar o comércio de e daí pela D. F. Madeira-Mamoré, até Guajará-Mirim, serem exportadas para a Bolívia. Êsse caminho natural para o comércio exterior boliviano tem a facilidade de escoamento, através do rio Madeira e seus afluentes, cuja navegabilidade é corrigida pela estrada de ferro.

Nota-se uma dependência indiscutível e que por muito tempo ainda perdurará: a do Território aos centros comerciais de Manáus e Belém. A economia territorial, baseada no extrativismo da borracha, na sua maior parte, o da castanha, envia àqueles centros tôda a sua produção comercial e deles recebe os produtos essenciais de que necessita, dos gêneros alimentícios às manufaturas.

A navegação fluvial é o meio de transporte para realização daquelas trocas, muito embora haja algum transporte aéreo de cargas mais leves e valiosas, geralmente vindas do Rio de Janeiro e São Paulo, outros dois centros de compras de comércio de Rondônia. Os resultados da medição dêsse fluxo comercial confirma a dependência assinalada anteriormente.

LAVOURA

As atividades agrícolas no Território permanecem em plano secundário. Várias razões concorrem para que desenvolvimento das áreas cultivadas não cresçam ao ritmo desejado. A principal justificativa para a discreta evolução da agricultura é, sem dúvida, representada pelo atrativo exercido pela atividade extrativa sôbre a reduzida mão-de-obra local.

As culturas agrícolas predominantes são as de produtos de subsistência: feijão, arroz, milho e mandioca. São cultivadas ainda algumas plantas industriais, como cana-de-açucar, amendoim, fumo e ainda os seguintes produtos: abacaxi, banana, melancia, tomate, laranja, limão, tangerina e batata dôce. Sôbre essas culturas existem dados e estatísticas da produção apresentadas adiante.

Os solos agrícolas utilizados no Território não foram suficientemente estudados e, sôbre êles, apenas se pode adiantar algumas generalizações baseadas nos poucos estudos pedagógicos realizados em algumas áreas amazônicas. Sabe-se, por exemplo, que em dois tipos de solos são geralmente lançando as lavouras: o da "várzea aluvionaria de origem recente e o "areno-argiloso" ou arenoso, da chamada "terra firme".

Os tipos de "várzea" são inundados periòdicamente pelas cheias e permanecem de 4 a 6 meses submersos nas águas desas enchentes. São geralmente as terras mais férteis, pois são enriquecidas regularmente com os sedimentos trazidos pelas enchentes. Apresentam a desvantagem de só permitirem uma utilização temporária, o que limita o seu aproveitamento a algumas espécies agrícolas. Os tipos de "terra firme", mais comumente aproveitadas, são os argilosos, pesados e de constituição química pobre. Sofrem o efeito das chuvas prolongadas, que concorrem para que a ilixiviação seja acentuada. Compreende-se, dêsse modo, que a fertilidade dos solos de "terra firme" permanece enquanto o humos da floresta que os cobria não fôr carregado pelas águas da chuva. Há, portanto, que se contar com uma perspectiva de modificação dêsses solos, que, de relativamente "humesos" tendem, com passagens por situação intermediárias, a se tornarem solos degradados.

As práticas agrícolas empregadas são ainda aquelas que o silvícola ensinou ao caboclo. Cultiva-se na base de "roçados", cujo preparo obedece à rotina já conhecida: abre-se a clareira na floresta, praticam-se "as queimadas", cujos malefícios, conhecidos ou desconhecidos não são levados em conta, e instala-se a "roça". O trabalho é realizado com os instrumentos primitivos usados para o trato da terra. Êsse "roçado", pelos motivos já expostos, é abandonado após dois ou três anos, repetindo-se então todo o processo descrito anteriormente. Caracteriza-se, dêsse modo, no Território, a lavoura itinerante.

Os resultados das culturas agrícolas existentes, de acôrdo com dados estatísticos levantados pelo Serviço de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura, serão a seguir examinados.

As principais culturas agrícolas do Território são as do feijão, arroz e milho, citadas na ordem do valor da produção em 1961. O desenvolvimento dessas culturas no período de 1964 poderá ser apreciado a seguir:

RONDÔNIA — PRODUÇÃO DE FEIJÃO, ARROZ, MILHO, 1949/61

Anos	FEIJÃO		ARROZ		MILHO	
	T	Cr$ 1.000	T	Cr$ 1.000	T	Cr$ 1.000
1.949	19	386	65	185	57	106
1.950	19	84	50	158	91	148
1.951	18	89	39	127	83	146
1.952	14	75	35	117	79	137
1.953	22	149	45	156	89	169
1.954	25	172	46	198	94	216
1.955	30	221	76	378	120	255
1.956	195	1.444	182	912	418	882
1.957	416	5.546	374	2.652	559	1.864
1.958	413	6.503	401	3.294	1.228	4.600
1.959	420	8.400	692	5.741	1.280	5.322
1.960	629	15.735	839	9.094	1.789	7.514
1.961	700	26.962	1.074	16.058	2.035	13.954

Como se verifica, essas culturas tinham um significado medíocre no quadro da produção agrícola até 1955, quando houve uma reação auspiciosa. Os incrementos relativos observados na quantidade produzida no período de 1955/61 foram significativos. A evolução da área cultivada dêsses produtos, no mesmo período, processou-se da seguinte maneira: feijão, de 40 ha para 675 há; de 67 ha para 1 092 ha o milho, de 104 ha para 2 256 ha.

A Cultura da Mandioca é a mais importante, se considerarmos os resultados quantitativos obtidos. Trata-se de produto básico da alimentação regional, especialmente sob a forma da **farinha d'água**. É artigo de beneficiamen o local e de consumo doméstico generalizado em todo o Território, ou melhor, em tôda a Amazônia. Mais um retrospecto da produção da mandioca, nos últimos onze anos:

RONDÔNIA — PRODUÇÃO DE MANDIOCA, 1.951/61

Anos	Área Cultivada (Ha)	QUANTIDADE PRODUZIDA		Cr$ 1.000
		T	KG por Ha	
1.951	50	1.026	20.520	918
1.952	63	1.294	20.544	398
1.953	63	1.321	20.968	411
1.954	68	1.334	19.618	467
1.955	69	1.770	18.438	667
1.956	163	3.240	19.877	1.183
1.957	166	3.380	20.361	1.353
1.958	237	4.778	20.160	2.014
1.959	297	5.846	19.683	2.737
1.960	304	6.030	19.836	2.910
1.961	436	8.107	18.594	4.691

Os aumentos registrados no período considerado tiveram a seguinte expressão porcentual: 772% na área cultivada e 690% na quantidade total produzida. O rendimento médio obtido manteve-se relativamente constante, próximo ao obtido em outras Unidades da Federação.

Entre as demais culturas agrícolas existentes merecem uma citação especial e da cana-de-açúcar, que em 1961, atingiu a 1 592 toneladas, com um valor de 875 mil cruzeiros; a banana, com uma estimativa de 1 milhão de cachos, valendo 3 586 mil cruzeiros; e o abacruzeiros. Os outros produtos cultivados carecem de significação, mas os dados relativos a êles constam das tabelas gerais a produção agrícola do Território, incluídos no final do volume.

A oferta de bens do setor agrícola é, no entanto, limitada e insuficiente para o consumo local, havendo necessidade de importação de gêneros alimentícios que, em 19960, representou 30% do valor da importação por cabotagem. A expansão da oferta de produtos agrícolas estará condicionada à política de abastecimento. Seria indispensável considerar, nêsse propósito, o interêsse de estradas de acesso da zona produtora circunvizinha a Pôrto Velho e Guajará-Mirim, além de facilidades de escoamento através do mercado produtor. As condições em que se processa a atividade agrícola no Território leva a julgar como política de curto prazo, com efeitos mais imediatos, o fomento aos pequenos sítios, em sua maioria de propriedade do próprio agricultor. Nessas pequenas unidades pode-se fomentar a cultura de subsistência, tal qual se faz em prática tradicional nos núcleos de colonização.

O conhecimento das possibilidades de cultivo do terreno, a fim de melhor orientar a atividade agrícola, constitui uma tarefa ainda por ser feita. O interêsse em novas áreas abertas à exploração através das novas frentes do trabalho da mineração e das áreas postas em acesso graças à estrada de rodagem BR-29 e outros caminhos secundários, precisará ser completado co mum estudo das condições do solo, a fim de adaptar as culturas de melhor eficiência.

Êste é o quadro geral que enfrenta a atividade agrícolo, onde não éé de somenos importncia o probleme crucial da mão-de-obra disponível, para o cuidado com a lavoura. A mecanização esbarra com o elevado custo para o lavrador e as dificuldades de mobilidade para o equipamento dentro das áreas pioneiras.

A fixação de culturas permanentes na área, uma vez considerada sua viabilidade econômica, permitirá um aproveitamento mais eficiente desta atividade. Até agora, no entanto, as culturas permanentes da área têm-se restringido à parcela de frutas em geral, sempre em escala modesta. As condições do terreno para culturas mais nobres e que pudessem concorrer até mesmo para as exportações não foram cogitadas por falta de um estudo mais preciso das possibilidades de cada cultura e a influência dos recursos disponíveis para o fomento à produção agrícola.

EXTRATIVA VEGETAL

A coleta dos produtos vegatais nativos, encontrados nas florestas do Território, constitui a mais importante atividade da escassa mão-de-obra disponível. Essa ocupação extrativista concentra-se, especialmente, em dois produtos: a borracha e a castanha-do-pará — os dois bens realmente valisosos que podem ser oferecidos pela economia rondoniense.

A borracha é extraída do seringais discriminados pelas densans matas, de maneira irregular, e apresentando densidades diferentes.

Não existe ainda resultados de levantamentos que permitam ter-se uma idéia do potencial representado pelas seringueiras e outras plantas nativas, produtoras de borracha existentes no Território. Contudo, pode-se afirmar que muitas áreas ainda não foram exploradas e outras ainda são desconhecidas.

A distribuição das seringueiras exploradas no Território se faz, com maior frequência, nos vales amplos dos rios Jiparaná, Roosevelt, Jamari, Prêto, Candeias e Jaciparaná. O sistema da exploração da borracha não difere muito do observado em outras unidades da região amazônica. Ainda é no regime da grande propriedade que se organiza a exploração dos seringais, cabendo ao proprietário ou arrendatário fazer a divisão em "estradas", onde se encontra de 80 a 200 pés de seringueiras, que são cedidos por contrato aos interessados em colher o latex. Êsses contratos, geralmente, estabelecem que tôda a produção obtida deverá ser vendida, por preço inferior às cotações de produto no mercado comum, ao grande proprietário, de quem, aliás, recebe o seringueiro crédito, geralmente em gêneros alimentícios e artigos essenciais a realização de seu trabalho.

Os processos utilizados pelo seringueiro na sua faina são os tradicionais, embora se venha, fazendo esfôrço para substituição de algumas práticas consideradas superadas, como, por exemplo, o uso da machadinha para o corte da árvore, hoje substituído por facas especiais. O processo de defumação do latex ainda é usualmente adotado, não obstante existir outro processo de coagulação e defumação por meio do ácido pirolenhoso bruto (processo Arantes), obtido da queima de madeira e côcos. A borracha primàriamente beneficiada é, em sua maior parte, enviada aos centros reexportadores de Belém e Manáus, nos quais é rebeneficiada ou não, sendo daí enviada aos centros consumidores, instalados no sul do País, especialmente São Paulo.

Em pequena escala processa-se uma campanha de plantio racional de seringueiras em áreas escolhidas, prática salutar, aliás, preconizada para tôda a região "habitat" natural da árvore produtora de latex e cujos resultados futuros deverão ser bons. As condições do trabalho são duras, os métodos empregados, rudimentares, e a assistência de qualquer tipo, pràticamente inexistente, redundando daí resultados medíocres para uma atividades que é básica para a economia do Território. A seguir apresentamos a produção de borracha registrada nos lútimos anos:

RONDÔNIA — PRODUÇAO DE BORRACHA

ANOS	TONELADAS	CR$ 1.000	CR$/TONELADAS
1.949	4.199	70.646	16.825
1.950	4.896	83.239	17.002
1.951	3.929	74.448	18.948
1.952	5.738	128.598	22.218
1.953	5.599	142.308	25.417
1.954	5.092	139.808	27.456
1.955	4.807	185.384	38.565
1.956	4.493	186.683	41.550
1.957	5.942	271.272	45.653
1.958	4.932	271.255	55.000
1.959	4.838	483.606	98.937
1.960	5.700	668.660	117.309

A cifras coligidas revelam as oscilações das quantidades produzidas, que apresentaram um ponto máximo, em 1957, com a produção de 5 942 t e um mínimo 3 929 t, correspondente à produção de 1951. O crescimento relativo dos valores totais e unitários, no período estudado, foram de 846% e 592%, respectivamente.

A castanha-do-pará, embora de muito menor significação que a borracha, ocupa o outro lugar de destaque entre os bens ofertados pela economia do Território. A coleta dos ouriços, que contém de 15 a 20 castanhas e caem naturalmente das árvores é feita em épocas de estio e ocupam uma mão-de-obra cuja frequência, maior ou menor dependente das cotações do produto no mercado internacional. A amêndoa da castanha é altamente apreciada como alimento muito nutritivo, além de possuir outras aplicações industriais. É produto de exportação para o exterior, seja em estado natural (sementes), ou depois de sofrer beneficiamento (amêndoas), geralmente em Manáus e Belém. A castanha-do-pará (sementes ou amêndoas) é, para êsse fim, classificada em tipos, segundo especificações adotadas oficialmente.

Um quadro da produção de castanha-do-pará no Território, nos últimos anos, poderá ser apreciado nas cifras seguintes:

RONDÔNIA — PRODUÇÃO DE BORRACHA

ANOS	T	CR$ 1 000
1954	1 869	15 218
1955	1 370	12 051
1956	1 746	23 168
1957	1 620	17 579
1958	1 168	13 477
1959	2 247	77 899
1960	1 205	42 648

No período estudado, nota-se apreciável aumento da produção no ano de 1959, que, infelizmente, não foi mantido no ano seguinte, quando a produção sofreu uma brusca queda. Não há dúvida que essa atividade extrativista sofre as consequências de caráter aleatório que se reveste, ao que se ajunta a escassês do contingente humano que a ela se dedica.

Muitos produtos vegetais de coleta poderiam ser mencionados, pois a potencialidade das florestas rondonianas, como se afirmou, ainda não foi convenientemente identificada e medida. Existem, ainda, árvores produtoras de gomas não elásticas, como a coquirana, a maçaranduba e a sôrva, cujas produções, em 1960, atingiram, respectivamente, 9 para os dois primeiros e 165 toneladas para a última atividade.

A ipecacuanha é outra planta nativa que ocorre em certas áreas do Território e cuja importância reside em dela se extrair alguns alcalóides, entre os quais a emetina, todos de larga utilização farmacêutica. A produção de ipeca, em 1960, foi de 2 t, valendo 3 937 mil cruzeiros.

Finalmente, há-de se fazer uma referência às possibilidades da extração da madeira das densas florestas territoriais, de cuja pro-

dução atual não se poderá dar uma idéia quantitativa em face da inexistência de dados estatísticos sôbre essa atividade extrativa.

Conviria registrar as espécies d efrutas silvestres de utilização alimentar, de sementes eleaginosas, de resinas vegetais, de plantas medicinais, de plantas fornecedoras de fibras, etc, mas uma simples menção da existência nas florestas do Território pouco significa até que se venha melhorar os levantamentos dos recursos naturais do Territórios.

EXTRATIVA MINERAL

Os recursos minerais do Território são pràticamente desconhecidos e ninguém, em sã consciência, poderá afirmá-los escassos ou inexistentes diante da pobreza dos estudos geológicos realizados até o presente. O advento da S.P.V.E.A. proporcionou a realização de alguns reconhecimentos geológicos de áreas do Território — trabalho realizado em anos recentes, que reúne algumas indicações valiosas. A descoberta, logo em seguida, de ocorrências de cassiterita — e valorizando minério de estanho, sob a forma de depósitos aluvionares em rios da região fronteiriça com o Estado de Amazonas (zona da serra dos Três Irmãos) —, criou um justificado otimismo sôbre as possibilidades da mineração. Os resultados da exploração iniciada desde 1958 continuam a ser animadores e sôbre êles se divulgou a produção de 18 e 49 t anuais, respectivamente em 1959 e 1960.

Êsses dados são confirmados pelos da exportação do Território, por via área, em 1959, 1960 e 1961, que foram os seguintes:

ANOS	T	CR$ 1 000
1959	14	530
1960	32	1 541
1961	44	12 930

O minério exportado tem elevado o prêço unitário, que suporta o frete aéreo, reconhecidamente oneroso. A intensificação das pesquisas, que se verifica em face do interêsse despertado com o surto da cassiterita, tem ampliado os centros de mineração.

A garimpagem de diamantes tem atraído os pesquisadores de riquezas naturais para certas áreas, como o distrito de Rondônia, onde, em 1952, foram encontradas essas pedras preciosas. Essa garimpagem, cuja produção é regulamentada por legislação federal, deve ser livre nos rios públicos e terrenos devolutos. A lei dispõe sôbre o regime de arrendamento da exploração em áreas pertencentes a particulares. As zonas de garimpagem de pedras preciosas foram determinadas no decreto-lei nº 466 de 4 de junho de 1938, que não incluiu o Território de Rondônia, pois, na época, ainda não havia sido criado. O comércio de diamantes é fiscalizado pelo Ministério da Fazenda, através da Seção de Fiscalização da Garimpagem e do Comércio de Pedras Preciosas — Diretoria de Rendas Internas —, em cujos registros se encontram dados da produção fiscalizada no Território, em 1951: 1 928, 25 quilates, no valor de 1 388 mil cruzeiros e, em 1957: 44,75 quilates, no valor de 358 mil cruzeiros. É possível que, em face das dificuldades de fiscalização nos locais de garimpagem haja quase total evasão da produção por meios irregulares e sem cumprimento das exigências legais.

O ouro de aluvião também ocorre em outras áreas de Rondônia, sendo a faiscação executada segundo métodos rotineiros. Essa atividade de faiscação é regulada pelo Decreto nº 24 193 de 3 de maio de 1934. Os dispositivos dêsse decreto fixam também oito zonas de faiscação de ouro aluvionar para efeito de fiscalização. Com o ouro obtido na faiscação deve ocorrer o mesmo que ocorre com os diamantes, dadas as semelhanças de destino dado ao metal precioso e as dificuldades de se realizar fiscalização adequada em cumprimento ao citado decreto. Sôbre os resultados da faiscação não se obtiveram dados satisfatorios.

Outros indícios de ocorrências de riquezas minerais constam de relatórios de pesquisas realizadas pela S.P.V.E.A. e publicadas pela Comissão de Planejamento daquele órgão.

Com exceção de exploração da cassiterita e da garimpagem de diamantes, bem como a faiscação de ouro, ainda não surgiram outras atividades de mineração com reflexos na economia territorial que mereçam melhor atenção, no momento.

PRODUÇÃO ANIMAL

A pecuária, a caça e a pesca proporcionam uma oferta de produtos que, sem constituírem parcela muito significativa no valor global da produção do Território, têm relativa importância no quadro de meios de subsistência da população.

A pecuária extensiva é praticada nos campos de Guaporé, enfrentando tôda a gama de dificuldades comuns da região, representadas, especialmente, pelas enchentes, que restringem, temporàriamente, as áreas empregadas para a criação. As pastagens, por sua vez, são geralmente pobres. O rebanho bovino existente no Território tem sido avaliado em 9 mil cabeças, o que o coloca entre os mais inexpressivos do País e da região amazônica, onde avultam os efetivos estimados, para 1960, no Pará, 956 mil cabeças; no Amazonas, 179 mil cabeças, no Território do Rio Branco, 168 mil e até mesmo no Território do Amapá, 52 mil cabeças.

Êsse gado criado à sôlta, sem maiores cuidados, é, na sua maior parte, mestiço e de pequeno porte. O regime da grande propriedade em que se pratica a criação também concorre para que a evolução nesse setor seja muito lenta. A assistência à pecuária, seja no campo de crédito, seja na parte relativa à prestação de cuidados técnicos e sanitários, visando a melhoria dos rebanhos, pràticamente não existe. O Ministério da Agricultura não mantém nos Territórios repartições, nem técnicos, aos quais competia assumir tais encargos.

Os outros rebanhos de gado menor são muito pequenos e talvez sòmente o de suínos merece destaque, sendo estimado, em 1960, em 16 mil cabeças. As estatísticas sôbre a pecuária registram a existência no Território de um pequeno contingente de 600 cabeças de búfalos, animais que têm demonstrado capacidade de adaptação às condições difíceis dos campos amazônicos na temporada das águas. O número de muares não ultrapassa o milhar, fato que surpreende, tendo-se em vista a utilidade dêsses animais como transportadores de carga no interior dos seringais para as margens dos rios.

O aproveitamento dos recursos da pecuária se realiza ainda de maneira tradicional e primária. A carne de bovino e de suíno, preparada no Território, no período de 1949/60, tem-se expandido, refletindo o crescimento das necessidades das duas principais da área — Pôrto Velho e Guajará-Mirim.

RONDÔNIA — PRODUÇÃO DE CARNES DE BOVINOS E SUÍNOS 1949/60

ANOS	BOVINOS		SUÍNOS	
	T	CR$ 1000	T	CR$ 1 000
1949	681	3 956	16	243
1950	601	4 062	18	310
1951	544	4 416	25	439
1952	641	6 056	17	235
1953	532	7 158	13	215
1954	412	8 039	15	340
1955	678	15 449	24	670
1956	817	20 808	20	592
1957	928	33 854	24	1 013
1958	960	35 983	30	1 321
1959	1 529	67 089	49	2 457
1960	1 495	110 194	44	3 295

Concorre para essa produção não sòmente o gado bovino de criação no Território, mas também pequena parte de gado em pé, importado da Bolívia. Quase a totalidade da carne é consumida pela população urbana. Os dados a seguir ilustram o aspecto do consumo nos municípios do gado abatido no último triênio:

RONDÔNIA — NÚMERO DE CABEÇAS DE GADO ABATIDO SEGUNDO OS MUNICÍPIOS

DISCRIMINAÇÃO	1 959	1 960	1 961
TOTAL DE BOVINOS	6 278	6 260	5 929
Pôrto Velho	4 142	4 352	4 651
Guajará-Mirim	2 136	1 908	1 278
TOTAL DE SUÍNOS	1 249	1 235	1 329
Pôrto Velho	1 006	980	1 046
Guajará-Mirim	243	255	283

Em face do quadro modesto da pecuária do Território, não poderiam deixar de ser discretos os resultados do aproveitamento dos couros de bovinos. De 1952 a 1960 a produção quase dobrou, alcançando, em 1960, o total de 27 t e 140 t, respectivamente, de couros secos e salgados.

A pecuária leiteira, ainda insignificante, registra uma produção de leite "in natura", em 1960, da ordem de 180 mil litros, com um valor de 6 408 mil cruzeiros. Os efetivos estimados de aves criadas no Território indicam estar a avicultura em estágio de desenvolvi-

mento muito lento. Os dados numéricos a respeito constam do conjunto de tabelas e gráficos no final do volume, focalizando aspectos gerais da produção de origem animal.

A caça e a pesca sempre foram atividades intimamente ligadas à da coleta de produtos vegetais na Amazônia. A sobrevivência na floresta, campo obrigatório de trabalho das pessoas ocupadas no extrativismo, estima a caça e a pesca como suprimento alimentar necessário. Não há, no momento, meios de avaliar a intensidade da prática da caça, especialmente para fins comerciais. Ela é, entretanto, praticada com mais organização para obtenção de **peles silvestres**, produtos de características regionais que já têm lugar definido na pauta das exportações locais. Recentes dados estatísticos oficiais divulgados indicam, segundo as espécies de animais, o vulto dessa produção de peles silvestres e respectivo valor em 1959.

RONDÔNIA — PRODUÇÃO DE PELES SILVESTRES

DISCRIMINAÇÃO	1959
DE MAMÍFEROS (Nº)	
Anta	48
Gato-do-Mato	348
Onça	137
Porco-do-Mato	15 017
Veado	15 232
DE RÉPTEIS (Nº)	
Jacaré	947
VALÔR TOTAL (CR$ 1 000)	4 877

A vasta rêde hidrográfica proporciona ao Território enormes possibilidades para a prática da pesca que, entretanto, por razões várias, não puderam ser desfrutadas, permanecendo-se, ainda, numa situação de subdesenvolvimento nesse setor. A pesca nos rios, igarapés, furos e lagos de Rondônia ainda é realizada segundo os processos primitivos, a maioria dêles ligados à tradição indígena, que, como já se disse, muito influiu nos métodos de trabalho do "caboclo", seja na agricultura ou em outras atividades. A pesca é atividade generalizada, atendendo à necessidade da população em alimento protêico. A pesca profissional é, no entanto, exercida em condições muito modestas se considerarmos idôneas as informações sôbre o assunto. Os inquéritos sôbre a situação da pesca (infraestrutura e produção) indicavam que, com relação ao ano de 1960 havia uma colônia de pescadores reunindo 191 pescadores. O material de pesca utilizado abrangia 80 embarcações, no valor de 6 593 mil cruzeiros, com uma capacidade de carga de 55 t. Dessas embarcações, 58 eram movidas a remo e 22, a vela. Os aparelhos e utensílios de pesca eram representados por 31 rêdes de arraste, 10 currais e 60 espinhóis.

Os resultados obtidos da pesca no ano em pauta foram os seguintes: 182 t de pescado, no valor de 5 647 mil cruzeiros, representada por 113 t de peixes, valendo 4 128 mil cruzeiros e por 70 t de queiônios (tartarugas e tracajás), no valor de 1 519 mil cruzeiros. As principais espécies constam da enumeração a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	T	CR$ 1 000
Peixes		
Dourado	36	845
Pacu (tambaçai)	15	790
Piracanjuba	10	450
Surubim	10	259
Curamatã	8	300
Lambari	6	240
Quelônios		
Tartaruga (de água dôce)...	53	1 225
Tracajá	17	294

Não há industrialização da pesca no Território, a não ser a "salga" para conservação, processo de beneficiamento tradicionalmente usado na região. Os maiores centros consumidores de pescado, como no caso da carne, são as duas cidades de Pôrto Velho e Guajará-Mirim.

A produção de pesca local ainda é insuficiente, tendo-se em vista que o mercado absorve uma importação de produtos da pesca (tôdas as preparações), da ordem de 110 t, no valor de 11 162 mil cruzeiros, procedente do Amazonas, Pará, Rio de Janeiro e Guanabara.

TRANSPORTES

A imensa bacia hidrográfica do Amazonas, quase totalmente navegável, formada pelo grande rio e seus afluentes, posibilitou uma penetração que não sòmente assegurou a posse dessa área como também a integrou à unidade nacional. A penetração, seja no sentido natural, subindo o rio Amazonas, seja no sentido inverso, descendo os formadores e os afluentes da margem direita, atingiu às áreas atualmente pertencentes ao Território de Rondônia e provou que a via fluvial seria o caminho natural para se explorar aquelas regiões e transportar as riquezas nelas encontradas. A predominância dos transportes fluviais na região amazônica é traço característico da área. Na época áurea da borracha existiram, em atividade, embarcações de quatro companhias inglêsas que articulavam o sistema de transporte regional. Eram elas: a Port of Pará, Amazon River Steum Navigation, Manaus Harbour e Madeira Mamoré Railway.

No caso especial do Território o rio Madeira e seus afluentes constituíram estratégica rêde de circulação, até hoje intensamente utilizada. Em 1910, em cumprimento aos compromissos assumidos pelo Brasil ao assinar o Tratado de Petrópolis com a Bolívia, inaugurou-se a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que dava continuidade ao sistema de transportes, vencendo, por terra, o trecho encachoeirado do rio Madeira, ligando Pôrto Velho a Guajará-Mirim, no rio Mamoré. Abria-se, na oportunidade, um caminho que proporcionaria a saída, até o oceano, para os produtos da região boliviana lindeira. Infelizmente os resultados práticos dessa inicitiva não têm sido tão proveitosos, a não ser certas épocas críticas, como, por exemplo, durante a II Guerra Mundial, quando a Madeira-Mamoré prestou reais serviços.

As condições fisiográficas do Território foram sempre apresentadas como difíceis de serem vencidas e justificavam a inexistência de qualquer esfôrço para que se construíssem estradas de rodagem. Nos

tempos atuais, estimulados pelo ritmo de desenvolvimento do País, vem sendo concentrados esforços e recursos na estrada pioneira BR-29, que, fazendo parte do **PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL**, liga Cuiabá-Pôrto Velho-Rio Branco-Cruzeiro do Sul, percorrendo 2 964 km. Os reflexos benéficos dessa rodovia na economia da região com muita rapidez serão sentidos. Os caminhos existentes oferecem perspectivas favoráveis para o transporte rodoviário, constituindo uma exceção no quadro geral do transporte da Amazônia.

O incremento de transporte aéreo permite que se quebre o isolamento em que vivia Rondônia. Hoje, por outro lado, as ligações aéreas são regulares, pois companhias mantém serviços de passageiros e cargas.

Para que se tenha uma idéia da discreta utilização dos meios rodoviários no Território, focaliza-se a evolução do número de veículos, carga e passageiros ,existentes no Município da Capital — Pôrto Velho —, no período de 1949/59, bem como a participação do Território no rateio do Fundo Rodoviário Nacional.

RONDÔNIA — NÚMERO DE VEÍCULOS E COTA DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

ANOS	Nº DE VEÍCULOS TOTAL	CARGA	PASSAGEIROS	COTA DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL MILHÕES DE CRUZEIROS
1949	149	89	60	0,9
1950	156	77	79	1,1
1951	172	77	95	1,4
1952	186	82	104	1,6
1953	167	76	91	2,3
1954	155	58	97	2,4
1955	166	66	100	2,1
1956	165	61	104	2,3
1957	160	62	98	6,4
1958	164	61	163	7,7
1959	242	69	173	12,8

As rodovias do Território estão orientadas no sentido de possibilitar à cidade de Pôrto Velho transformar-se em um grande eixo de entreposto comercial do Alto Purus. Essa posição já lhe é reservada pela posição geo-econômica que ocupa. Há-de se intensificar, entretanto, os os esforços para se ampliar e melhorar essa rêde rodoviária que permitirá o escoamento e o abastecimento de produtos de interêsse da área, pela via rodoviária até agora inexistente.

PORTOS — A predominância da utilização dos transportes fluviais na Amazônia contrasta-se com a pobreza de instalações portuárias nela existentes. Apenas três portos possuem condições técnicas de organização portuária. São êles: os de Manáus, Belém e Santana

(Macapá). Os demais portos estão em estado precário e não recebem os cuidalos de conservação necessários para que o movimento de embarcações e mercadorias se façam dentro da regularidade e segurança reclamadas.

O Pôrto de Manáus, cuja exploração se iniciou em 1903, está localizado à margem do ria Negro, próximo à confluência dêste com o Amazonas, possui ancoradouros de águas com a profundidade para permitir o acesso de navios de granle porte e cais acostável do tipo flutuante, na extensão de 1 689 m. Dispõe de 18 armazens com a área útil de 19 530 m² e de 17 guindastes para movimentação da carga dos navios. É o centro do comércio da região amazônica ocidental, comandando, portanto, o intercâmbio do Amazonas e dos Territórios do Acre, Rio Barnco e Rondônia. O movimento de mercadorias, em 1960, ascendeu a 566.563 t, propiciando uma renda bruta de 40 437 mil cruzeiros.

O Pôrto de Belém, situado à margem do rio Pará, é fluviomarítimo e se valeu desta condição de proximidade da orla marítima para se tornar o mais importante escoadouro dos produtos da região amazônica. Reunindo a circunstância de ser ponto final da navegação costeira e inicial da navegação interior, cuja penetração atinge profundamente a vasta área amazônica, permitiu a Belém tornar-se empório da maior significação, por onde passam os produtos locais como borracha, castanha e madeira. Centraliza, também, a reexportação de produtos importados do Nordeste e do Sul, como os artigos manufaturados e gêneros de alimentação que vão suprir as outras Unidades regionais dependentes.

A exploração do pôrto de Belém data de 1 909 e, hoje, está confiada à autarquia-Serviço de Navegação da Amazônia e do Pará (SNAPP). O cais acostável mede 1 935 m e é do tipo alvenaria de blocos. Apresenta instalações superiores ao de Manáus, como sejam: 24 guinlastes, 52 pontos rolantes e 15 armazens com a área útil de 35 600 m². É servido por linhas férreas na extensão de 6 km, onde operam quatro locomotivas. O movimento de mercadorias, em 1960, elevou-se a 887 796 t, proporcionando uma renda bruta de 175 057 mil cruzeiros.

O terceiro pôrto organizado da região é o de Santana, embarcadouro de minério de manganês do Território do Amapá, a cujas minas está ligado por uma moderna estrada le ferro de 195 km. Representa, atualmente, papel saliente na integrada atividade da ICOMI, cujos reflexos no quadro da economia regional são bem conhecidos.

Na parte da região Norte que, de modo especial, está sendo focalizada, no Território de Rondônia não se encontra nenhum pôrto organizado. Excluído o de Pôrto Velho, os demais existentes se valem de condições naturais para abrigar as embarcações, sem contar com instalações para movimentação e armazenagem de mercadorias.

O principal acostamento é o da Capital — **Pôrto Velho** —, no rio Madeira, com quatro ancoradouros, com profundidade média de 4 a 9 m. Dispõe de três armazens, capazes de estocar um volume de carga da orlem de 22 mil m³ e de três guindastes. É fiscalizado por uma Agência da Capitania dos Portos. Colocado em situação estratégica, no início da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, recebe das zonas produtoras do Território tôda a borracha e a castanha-do-Pará a serem exportadas para Manáus e Belém. Do mesmo modo, recebe dêsses portos as mercadorias esssenciais consumidas pela população e as distribui pelas diversas áreas. Como se vê, existe um quadro muito favorável ao desenvolvimento do pôrto em tela.

RONDÔNIA — E F MADEIRA-MAMORÉ. ALGUNS RESULTADOS ESTATÍSTICOS, 1958/60

DADOS NUMÉRICOS	ESPECIFICAÇÃO		
	1858	1959	1960
1. Extensão da linha (km)	366	366	366
2. Locomotivas a vapor	19	19	19
3. Carros	13	14	17
4. Vagões	143	143	143
5. Passageiros (milhares)	37	34	39
6. Passageiros-km (milhões)	6 592	5 000	6 662
7. Toneladas de carga geral úteis (milhares)	25,2	28,0	29,7
8. Toneladas-km de carga geral (milhões):			
Úteis	7,0	8,0	9,9
Brutas	16,2	18,4	21,9
9. Toneladas de bagagens e encomendas (milhares)	0,6	0,4	0,6
10. Toneladas-km de bagagens e encomendas (milhares)	93 1	70,9	101,4
11. Toneladas de Animais (milhares)	1,5	1,6	1,6
12. Toneladas-km le animais (milhões)	484,5	528,4	548,4
13. Toneladas de mercadorias (milhares)	23,1	26,6	275,5
14. Toneladas-km de mercadorias (milhões)	6 463,7	7 404,6	9 241,4
15. Percurso médio (km)			
Passageiros	178	147	171
Bagagens e Encomendas	155	177	169
Animais	323	330	313
Mercadorias	280	278	336
16. Consumo de lenha (t)	17 228	19 891	19 829
17. Receita (CR$ 1 000 000)	12,9	18,5	26,1
18. Despesa (CR$ 1 000 000)	81,0	108,1	155,4
19. Deficit (CR$ 1 000 000)	68,1	89,6	129,3
20. Empregados em 3.XII	767	721	831

FONTE: R.F.F.S.A.

Outro acostamento na área é o de Guajará-Mirim, no rio Mamoré. Situado no ponto final da E.F.M.M., representa papel de destaque na dinâmica do comércio boliviano. Faz a ligação com Mato Grosso e a Bolívia, funcionando como intermediário do Comércio de Pôrto Velho e de outras procedências com essas áreas. Não dispõe de instalações dignas de nota. As linhas do Serviço de Navegação Guaporé têm início em Guajará-Mirim.

Além dos dois portos citados, pode-se relacionar outros pontos de parada fluvial incluídos normalmente nos itinerários das linhas de S.N.M., S.N.G. e S.N.A.P.P.. São êles: Calama, Foz do Jamari, Abunã, Remanso Grande, São Miguel, Uê-Poranga, Brasileira, São Carlos, Boa Vitória, Nova Esperança, no rio Madeira; Jaci-Paraná, no rio Jaci-Paraná; Cachoeira do Samuel, no rio Jamari; Fortaleza, no rio Abunã e muitos outros.

TRANSPORTE FLUVIAL — O rio Madeira e seus afluentes foram mais de uma vez realçados como constituindo o mais adequado sistema de vias de penetração do Território e, por isso mesmo, intensamente utilizado na circulação dos bens produzidos e consumidos na região. As condições de navegabilidade, especialmente na época das cheias, facilitam o uso de variados tipos de embarcações, desde a pequena "montaria" à embarcação de porte. Há condições adversas para a navegação, como sejam, as corredeiras e cachoeiras, a diminuição do volume das águas no período de sêca e a total ausência de qualquer contribuição humana para melhorar e dar segurança às aquavias. O rio Madeira é navegável quase todo o ano, desde a confluência, no Amazonas, até Pôrto Velho, sendo, aí, interrompido pelo trecho encachoeirado. Essa via fluvial de maior importância continua depois através do seu formador, o rio Mamoré, e do afluente Guaporé, atingindo a Bolívia e Mato Grosso. A vida econômica do Território dela se tem valido e, por muito tempo, dela dependerá, pois, será sempre o suporte de qualquer política de transportes que venha a ser adotada para o seu desenvolvimento.

O aproveitamento das vias fluviais é tradicional, permanente e intenso, porém, inadequado, com recursos insuficientes e, consequentemente, com baixos rendimentos. As razões dêsse quadro deficitário se explica pelo caráter pioneiro do transporte fluvial, que constitui instrumento valioso do fomento à atividade econômica do Território.

Operam, em Rondônia, três Serviços de Navegação: o de Madeira (Serviço de Navegação do Madeira), com sede na Capital, Pôrto Velho, e do Guaporé (Serviço de Navegação do Guaporé), com sede na cidade de Guarajá-Mirim e o Serviço de Recuperação do Vale Gi-Paraná (Seregipa), sediado em Tabajara, no rio Gi-Paraná.

O Serviço de Navegação do Madeira, em atividade desde 1944, destina-se a atender ao transporte de cargas e passageiros de localidades das margens do rio Madeira, de Cachoeira de Teotônio, de 25 km ao sul de Pôrto Velho até o norte, nos limites com o Amazonas , servindo, ainda, às situadas em parte dos rios Candeias, Jamari e Gi-Paraná e afluentes do Madeira. As linhas reguares mantidas pelo S.N.M. são as seguintes: — **PÔRTO VELHO — UE-PORANGA**, no rio Madeira, com o percurso de 76 milhas, viagem redonda; **PÔRTO VELHO-CACHOEIRA DO SAMUEL**, nos rios Madeira e Jamari, com o percurso de 370 milhas, viagem relonda; **PÔRTO VELHO-DOIS DE NOVEMBRO**, nos rios Madeira e Gi-Paraná, com o percurso de 540 milhas, viagem redonda; e **PÔRTO VELHO-ABUNÃ**, no rio Abunã, entre as localidades de Abunã e Fortaleza do Abunã, com percurso de 40 milhas, viagem redonda.

Graças à aquisição do navio-motor "Hilário", foi possível ao S.N.M. inaugurar uma nova linha — Pôrto Velho-Belém —, com o percurso de 1 569 milhas, viagem redonda, realizada uma vez por mês. Mantém, ainda, uma linha entre Pôrto Velho e o Lago do Cu com uma viagem mensal, com a finalidade de atender aos habitantes locais, proporcionando-lhes, dêsse modo, a mínima assistência possível em face do rápido contato. Êsse caráter essencialmente social se identifica nas viagens para Abunã e outras empreendidas a áreas isoladas e sem densidade econômica. Dispõe o S.N.M., para o transporte fluvial, de número insuficiente de embarcações: um navio a motor de combustão interna com 114 t de deslocamento e com capacidade para cinquenta passageiros e cem tonelalas de carga; oito lanchas a motor de combustão interna e doze embarcações diversas, sem meios de propulsão mecânica.

A pauta de mercadorias transportadas pelo S.N.M. inclui os produtos extrativos, principalmente borracha, e os gêneros alimentícios, além de outras de menor erpressão. O pessoal ocupado pela emprêsa se distribuía em oitenta e nove empregados com atividade em terra e cinquenta e seis nas embarcações, totalizando cento e quarenta e cinco empregados.

O Serviço de Navegação do Guaporé, também de propriedade do Govêrno territorial, tem por finalidade proporcionar aos centros produtores ao longo dos rios Mamoré, Guaporé e os afluentes de ambos, até o extremo sul do Território, em seus limites com o Mato Grosso, uma ligação com a cidade de Guajará-Mirim, ponto final dos trilhos da E. F. Madeira-Mamoré. Representa, portanto, importante elo do sistema de transporte, penetrando até o Estado vizinho e com apreciável valor estratégico.

A principal linha em tráfego liga Guajará-Mirim a Vila Bela, em Mato Grosso, de frequência mensal, sendo utilizada no transporte de material importados do Sul, por via rodoviária. Segundo informações oficiais, o S.N.G. passou por grave crise, em anos recentes, tendo paralizado suas atividades com total prejuízo das comunicações entre os seringais e moradores das zonas do Mamoré, Guaporé, Pacaás Novos, Cabixi e o resto do Território. As embarcações do S.N.G, nessa época só realizavam viagens com longos intervalos, fretadas por particulares. Realiza-se, agora, esforço para o aumento e recuperação la precária frota existente com a construção de duas alvarengas, uma de ferro e outra de madeira. Outra alvarenga de ferro, com capacidade para oitenta toneladas de carga e cento e cinquenta passageiros, foi adquirida pelo Govêrno e nela será instalado um motor de 70 HP. Ultima-se, também, a recuperação de dois batelões.

O movimento de passageiros transportados pelo S.N.G., em 1960, atingiu a oitocentos e oitenta. Entre as mercadorias transportadas, vale uma referência o gado bovino importalo da Bolívia e consumido no Território, que é levado até Guajará-Mirim.

O Serviço de Recuperação do Vale do Gi-Paraná destina-se a atender ao transporte fluvial da zona que fornece a denominação. Foi entregue ao Govêrno, tendo sofrido dificuldades administrativas que reíletem em seu funcionamento. Os efeitos de administrações ineficientes em outros tempos prejudicaram, sensìvelmente, o desenvolvimento dos serviços de navegação em aprêço, muito embora representem fator do desenvolvimento econômico e social do Território.

Os Serviços de Navegação do Madeira e do Guaporé são subvencionados pela Comissão de Marinha Mercante, porém não conseguem se manter em boa situação financeira. Os Serviços de Navegação da Amazônia e da Administração de Pôrto do Pará (S.N.A.P.P.) colaboram, de maneira importante, nos transportes de passageiros e mercadorias entre os Territórios e outros pontos da Amazônia.

A frota do S.N.A.P.P., renovada com a aquisição de navios modernos na Holanda, utiliza, na linha Belém-Pôrto Velho, os navios "Leopoldo Peres", "Lôbo D'Almada", "Lauro Sodré" e "Augusto Montenegro", todos com capacidade para 650 t de carga, 96 passageiros de primeira classe e 300 de terceira. As saldas de Belém ocorrem nos dias 5 e 20 de cada mês. Emprega, ainda, na mesma linha, um rebocador com capacidade para rebocar duas alvarengas de 300 t.

O movimento de passageiros transportados, em 1961, pelos navios do S.N.A.P.P. pode ser assim resumido: desembarques — 1 440 de primeira classe e 3 840 de terceira classe, enquanto as pequenas embarcações somoram 1 680 de primeira classe e 4 680 de terceira classe.

As mercadorias em Pôrto Velho nos navios da S.N.A.P.P., em 1961, atingiram o volume de 4 767 t, 90% do qual representado por borracha e castanha. A importação pelos mesmos navios foi, em média, da ordem de 700 t por mês, sendo 70% do total representado por gêneros alimentícios.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO — A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, planejada em decorrência do Tratado de Petrópolis, de 1903, merece breve histórico quanto às etapas de sua construção. Em 1870 o engenheiro militar norte-americano George G. Church, após, haver planejado a abertura de um canal entre o Madeira e o Mamoré, abandonou o projeto pela construção de uma estrada de ferro, confiada à firma Public Works Construction Co. O contrato previa a construção de 290 quilômetros de linha, a partir de Santo Antônio — no Alto Madeira —, até Guajará-Mirim — na divisa com a Bolívia. Um ano depois nada havia sido feito, pràticamente.

Em 1874, Church contratou a obra com a firma Dorsey & Caldwell, dos Estados Unidos, a qual logo se viu obrigada a sustá-la em face de um surto epidêmico entre os trabalhadores. Quatro anos depois, amaparado pelo Govêrno Brasileiro, conseguiu Church, mediante novos contratos, a construção de 6,4 quilômetros. Todavia, em virtude de uma ação movida pelos acionistas inglêses, foi a obra paralizada. Declarada caduca a concessão, o Govêrno brasileiro chamou a si a tarefa de construir a estrada, ficando concluídos, em 1885, os trabalhos definitivos de exploração do terreno.

Nos têrmos do Tratado de Petrópolis, que regulou a questão do Acre, comprometera-se o Brasil, além da indenização de dois milhões de libras à Bolívia, a construir a estrada no prazo de quatro anos. Mas só em 1907 teve início a construção, entregue à firma concessionária The Madeira-Mamoré Ry Co. Ltd., transferindo-se, porém, o ponto inicial da estrada, de Santo Antônio, como fôra previsto inicialmente, para Pôrto Velho, localidade mais avançada do Madeira, atingida por grandes navios.

Em 31 de maio de 1910 teve lugar a inauguração do primeiro trecho ferroviário, com a entensão de noventa quilômetros, entre Pôrto Velho e Jaci-Paraná. Em 1º de agôsto de 1912 foi aberta ao tráfego a linha até Guajará-Mirim, no rio Mamoré. Em 1931 a administração da ferrovia passou para o Ministério da Viação e Obras Públicas, rescinlindo-se, em 1937, o contrato com a emprêsa norte-americana. Em 1944 a direção da estrada foi entregue ao Govêrno do Território, enquanto que em 1950 foi transferida novamente para o citado Ministério, com subordinação direta ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro e, posteriormente, passou a integrar a Rêde Ferroviária Federal S/A.

A construção da Madeira-Mamoré constituiu árduo desafio entre o homem e a natureza hostil da região, daí resultando seu elevado prêço em vidas humanas. A extensão dos trilhos da E. F. M. M., em bitola de 1,000 m, atinge a 366 km, iniciando-se na cidade de Pôr-

to Velho e alcançando a de Guajará-Mirim. Uma descrição do percurso poderá ser apreciada a seguir:

PERCURSOS E PONTOS DE PARADA	CATEGORIA	KM DO PONTO INICIAL (P. VELHO)
1 — Pôrto Velho	E	0,0
2 — Santo Antônio	PT	7,3
2 — Zingamoche	P	13,0
4 — Teotônio	P	24,7
5 — Pedracanga	P	33,3
6 — São Carlos	PT	47,5
7 — Quilômetro 54	P	53,1
8 — Luizitânia	P	60,4
9 — Quilômetro 75	P	74,2
10 — Caracol	P	78,3
11 — Jacy Paraná	E	90,0
12 — Quilômetro 104	P	103,6
13 — Calderão	PT	110,0
14 — Quilômetro 115	P	114,3
15 — Giráu	PT	132,4
16 — Quilômetro 143	P	142,4
17 — Quilômetro 149	P	149,0
18 — Quilômetro 154	P	153,8
19 — Três Irmãos	P	159,8
20 — Quilômetro 165	P	165,0
21 — Mutum Paraná	PT	169,2
22 — Quilômetro 176	P	175,1
23 — Quilômetro 187	P	186,6
24 — Quilômetro 195	P	194,9
25 — Quilômetro 202	P	202,0
26 — Quilômetro 206	P	205,8
27 — Abunã	E	219,5
28 — Penha Colorala	P	237,0
29 — Taquaras	P	249,6
30 — Araras	P	258,6
31 — Periquitos	PT	275,0
32 — Quilômetro 278	P	277,9
33 — Chocolatal	P	.87,.
34 — Ribeirão	P	.94,4
35 — Misericórdia	P	298,9
36 — Madeira	P	208,6
37 — Vila Murtinho	E	215,4
38 — Lages	P	319,5
39 — Pau Grande	P	326,6
40 — Yata	PT	337,3
41 — Núcleo Agrícola	E	340,0
42 — Bananeiras	P	349,4
43 — Guajará-Mirim	E	365,7

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, abandonada por um período prolongado, sofreu grande descapitalização, de modo que hoje se apresenta desaparelhada e desatualizada. Algumas indicações sôbre o material de tração disponível registram: 9 locomotivas a va-

por, 17 carros e 143 vagões. Com relação ao transporte efetuado de passageiros e carga, seguem-se os resultados do triênio 1958/60:

ESPECIFICAÇÃO	1958	1959	1960
Passageiros (milhares)	37	34	39
Passageiros-km (milhares)	6 292	5 000	6 662
Carga Geral			
Toneladas úteis (milhares)	25,2	28,6	29,7
Tonelada-km total (milhões)			
Úteis	7,0	8,0	9,9
Brutas	162,0	18,4	21,9
Animais			
Toneladas (milhares)	1,5	1,6	1,6
Toneladas-km (milhões)	484,5	528,4	548,4
Bagagens e Encomendas			
Toneladas (milhares)	0,6	0,4	0,6
Tonelada-km (milhares)	93,1	70,9	101,4

O movimento segundo mercadorias revela predominância para a borracha, castanha, açúcar, farinha de mandioca, sal e gasolina — produtos chaves no abastecimento e exportação do Território. O resultado dos fretes sem taxas a registrar o trânsito de mercadorias para a Bolívia. Dados relativos ao período 1958/61 caracterizam o volume e a receita da importação e da exportação nas seguintes proporções:

	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
ANOS	**t**	**CR$ 1 000**	**t**	**CR$ 1 000**
1958	726	170	3 090	1 509
1959	1 000	296	4 394	2 652
1960	1 188	536	4 387	2 377
1961	1 105	1 376	3 654	4 001

Os resultados de intercâmbio, embora modestos, caracterizam o papel da ferrovia focalizada como elemento essencial no comércio em aprêço. Os dados financeiros da E.F.M.M. são sistemàticamente "deficitários". Em 1960, a receita do exercício financeiro atingiu a 26,1 milhões de cruzeiros sendo 15 0 milhões de cruzeiros dos transportes e 11,0 milhões de cruzeiros de outras atividades. A despesa, no mesmo exercício, elevou-se a 155 4 milhões de cruzeiros distribuída entre a de pessoal, com 105,2 milhões de cruzeiros, e de material e diversos, com 50,2 milhões de cruzeiros. O "deficit"" que se verificou foi de 129,3 milhões de cruzeiros, superior ao observado em 1959 e 1958, que foram de 89,6 e 68,1 milhões de cruzeiros, respectivamente. As razões do crescimento de um "deficit" justificam-se pela densidade de tráfego e as características da ferrovia, que desempenha, no caso, papel de interêsse social e de segurança de extraordinária importância.

Em 1960, a ferrovia ocupava um total de 831 empregados, cujos salários atingiam a um total de 105 milhões de cruzeiros, isto é, 68% do total da despesa com o custeio. As tarifas cobradas são baixas, corroborando, portanto, o caráter eminentemente social representado pelos serviços da Estrada, prestados ao Território.

TRANSPORTE AÉREO — Ctmplementando a rêde de transportes, restam os serviços aéreos, que representam fator de integração da comunidade do Território, na movimentação de passageiros e no transporte de carga, por vêzes beneficiado com o frete de retôrno.

A infra-estrutura de aeroportos e campos de pouso constitui reivindicação de alto significado econômico, em particular em têrmos de política de penetração a novas áreas a serem colonizadas. Os campos de pouso, organizados pelas emprêsas construtoras da BR-29, vêm sendo aproveitadas de forma incipiente por serviços não regulares.

O aeroporto de Pôrto Velho, tendo a prioridade de aeroporto internacional, como pouso alternativo das grandes rotas, tem projeto de construção e ampliação para atender essa nova finalidade. A posição estratégica de Pôrto Velho, em relação às rotas interiores, justifica êsse empreendimento considerado prioritário, em têrmos de segurança, atualmente em fase de discussão por parte da COMARA — Comissão de Aeroportos da Amazônia.

As linhas aéreas de Pôrto Velho são divergentes em duas grandes direções: o tráfego Manáus-Belém e, em segundo lugar, o tráfego em direção sudeste. As duas linhas constituem parte do plano de integração nacional, em discussão no Congresso e que procura estabelecer critérios para o reequipamento e manutenção dêsses serviços.

ENERGIA

As condições peculiares da Amazônia muito concorrem para o atual nível de consumo da energia em forma primária, predominando a lenha. A floresta facilitou a utilização dêsse recurso energético. O emprêgo da "lenha" se estende desde o uso doméstico até a utilização nas ferrovias e outras aplicações industriais de pequeno porte. Tratando-se de material de baixo poder energético, seu uso contínuo se apresenta anti-econômico, impondo nova política energética para a Amazônia.

Rondônia não fugiu a regra geral e, até hoje, a lenha continua a ser o combustível básico de maior consumo, seja para o uso doméstico, seja para movimentação das locomotivas da E.F.M.M.. Infelizmente, não se dispõe de estatísticas que expressem o consumo da lenha, porém sua utilização se confirma no desmatamento realizado, que é indiscriminadamente apanhada nas matas próximas às margens dos rios. O consumo da lenha na E.F.M.M. no triênio 1958/1960 foi, respectivamente, de 17 228, 19 891 e 19 829 toneladas.

Em seguida à lenha, o grande consumo de energia é atendido pelos derivados de petróleo. O consumo de tais produtos tem se expandido consideràvelmente. É o que atestam os dados sôbre gasolina de aviação e automotiva, querozene, óleos "diesel" e lubrificantes:

RONDÔNIA — CONSUMO DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, EM MILHARES DE CRUZEIROS, 1958/1960

DERIVADOS	1958	1959	1960
Gasolina			
Aviação	360	864	1 540
Automotiva	228	662	2 521
Querozene	237	265	660
Óleos			
„Diesel"	343	550	5 598
Lubrificantes	83	102	216

O aumento substancial no consumo de gasolina e óleo "diesel" confirma a estimativa divulgada pela PETROBRÁS sôbre o gasto diário de derivados de petróleo no Território, calculado em 33, 22, 42 e 181 barris, respectivamente, nos anos le 1957 a 1960.

O abastecimento de derivados de petróleo se faz por via fluvial, procedente da Refinaria de Manáus, onde se processa o petróleo oriundo dos campos de Ganso Azul, no Peru. Pôrto Velho funciona como pôsto de abastecimento básico para Território e para a área boliviana sob sua influência, dispondo de depósitos para armazenamento das quantidades necessários ao consumo. Guajará-Mirim e Bolívia recebem combustível da Capital por intermédio da E.F.M.M.

A energia elétrica consumida pelo Território é tôda ela de origem térmica e produzida pelos serviços existentes nas cidades de Pôrto Velho e Guajará-Mirim. A potência total instalada atingia a 699 kw, em 1960, muito inferior à do Território do Amapá, com 7 534 kw e próxima à do Rio Branco, com 700 kw e do Acre, com 700 kw.

O Serviço de Água, Luz e Fôrça do Território (S.A.A.L.F.T.), pertencente ao Govêrno territorial, mantém usina térmica na cidade de Pôrto Velho, cujo início de atividades data de 1908. A eletricidade produzida atende precàriamente aos serviços. Na cidade de Guajará-Mirim idênticos serviços são assumidos pela Prefeitura Municipal. O consumo de energia elétrica na cidade de Pôrto Velho, nos anos de 1958/1960 teve os seguintes índices representativos:

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA EM PÔRTO VELHO, EM MILHARES DE KWh, 1958/1960

	1958	1959	1960
TOTAL	636	555	750
Iluminação			
Pública	99	84	110
Particular	226	249	376
Fôrça			
Pública	—	—	—
Particular	311	221	264

O consumo cresce lentamente, devido às instalações geradoras não atenderem à demanda. Não se verificou ainda qualquer apro-

veitamento do potencial hidroelétrico ao Território, avaliado em 1 500 000 C.V.

Como se verifica, muito pouco se pode dizer sôbre os recursos energéticos utilizados no Território, assunto que não poderia, entretanto, deixar de ser focalizado, principalmente por se constituir ponto de estrangulamento para o desenvolvimento regional.

A organização creditícia, por conseguinte, dentro do quadro infraestrutural, restringe investimentos e a própria manutenção da atividade produtiva. Os resultados de sistema bancário são devidamente ilustrados no quadro anterior, onde está registrado o movimento do Banco do Brasil e, sob a rubrica de outros Bancos, a predominante parcela do Banco da Amazônia.

CONDIÇÕES SOCIAIS

Dentro do quadro infra-estrutural, um ponto a destacar como desfavoràvel são as condições sociais prevalecentes no Território. De modo geral os índices sanitários e o regime de trabalho característico da área desestimulam o quadro sócio-econômico, influindo de maneira negativa em relação ao desenvolvimento equilibrado da comunidade.

Assim, predomina em grande dose o espírito da aventura, enquanto a atividade produtiva se sujeita a constantes oscilações decorrentes de trabalho não organizado, sem a necessária estabilidade e segurança exigidas. Nessa atmosfera, contribui, ao lado das condições inóspitas do meio geográfico, a própria natureza e qualificação das correntes migratórias que buscam o Território.

O planejamento concebido com os projetos prioritários virá, segundo processo de educação da comunidade a se realizar passo a passo, alterar as condições sociais vigentes. A mobilização de mão-de-obra para o trabalho esbarra com êsse grande problema infra-estrutural, qual seja, as condições sociais prevalescentes.

O povoamento orientado não pode cuidar com devida atenção dos aspectos atinentes às condições efetivamente atuantes sôbre a vida la comunidade no Território. O problema vem sendo contornado, através da implantação dos núcleos agrícolas, porém o alcance é modesto. A correção a tais desajustes só pode efetivamente ser encontrada quando se dispuser no Território de aparelho produtivo estável e devidamente organizado em bases seguras.

A função social da ferrovia, ressaltada no presente documento, se associa a outras iniciativas de indústrias e melhor organização da vida da comunidade, partindo de nova infra-estrutura de produção capaz de estabelecer a vida comunal em bases de um mínimo de aventura e de instabilidade .

O caráter assistencial de grande parte de projetos, por exemplo, saúde e educação, constitui parcial correção e um favorecimento aos aglomerados existentes, com maior interêsse quanto aos povoados menores que apresentam verdadeiras frentes desbravadoras. De modo geral a melhoria das condições sanitárias **per se** constitui providência necessária, mas não suficiente. Isto porque a melhoria dos desfavoráveis índices sanitários se prende a empreendimentos básicos de saneamento, de um lado, e por outro vinculam-se à própria política de fomento da produção, de modo a abrir fontes de trabalho organizados.

A escolaridade, a oportunidade de emprêgo, os melhores índices sanitários constituem instrumentos diretamente ligados à modificação do quadro infra-estrutural, repercutindo, por conseguinte, na

melhoria das condições sócio-econômicas e eliminando os desagradáveis problemas e índices sociais negativos, anteriormente lembrados.

SETOR PÚBLICO

A contribuição do poder público na formação de capital da economia de Rondônia é preponderante face às demais iniciativas de investimentos registrados para tôda a região. A importncia dos recursos públicos aplicados se revela em têrmos globais, especialmente em base de setores beneficiados com prioridade.

Assim, malgrado tôda a sorte de distorções observadas no programa das verbas orçamentárias destinadas a Rondônia, nota-se de certo modo preocupação de atender aos infra-estruturais de interêsse ao desenvolvimento de atividades econômicas autônomas e independentes. O setor transporte, energia elétrica, a organização de núcleos de povoamento, como o exemplo das colônias agrícolas, as despesas de fomento agro-pecuário são iniciativas protegidas pelo amparo de recursos públicos especialmente reservados para a região.

Em têrmos globais e considerando apenas o orçado constante na lei de meios, aprovada pelo Congresso Nacional, as inversões nos últimos três anos se distribuem na forma indicada no quadro seguinte. Dos totais, as verbas registradas a título de rodovias distorcem a interpretação dos dados indicados. Em 1961 e 1962 as dotações destinadas à complementação da rodovia BR-29 pesam aproximadamente 1,5 bilhões de cruzeiros. Excluído êsse total, ter-se-ia aplicações no orçamento federal da ordem de 1 bilhão de cruzeiros.

Aquêle volume de capitalização evidentemente não se refere apenas a investimentos pròpriamente ditos, gastos de custeio da administração local e dispêndio reservados a serviços assistenciais como educação e saúde influem consideràvelmente nos encargos do poder público. Por outro lado, dentro da experiência da política orçamentária aplicada ao Teritório, o orçamento em geral se distancia consideràvelmente dos recursos efetivamente pagos, desdobrando-se os pagamentos em períodos sucessivos.

Malgrada tôda a limitação e o cerceamento do programa de gastos previsto no orçamento, são evidentes os efeitos da atividade do poder público. As unidades administrativas que atuam na vida econômica do Território, ainda dentro da discriminação de recursos orçados, se concentram na S.P.V.E.A. e no Ministério da Justiça, excluído, evidentemente, o investimento especial da BR-29, constante do Ministério da Viação. O resumo de tais aplicações encontra-se desdobrado no quadro delineado a seguir, em milhares de cruzeiros.

	1960	1961	1962
S. P. V. E. A.	190 302	245 912	374 582
MINISTÉRIOS	**382 126**	**2 059 884**	**2 116 752**
Aeronáutica	300	—	62 899
Agricultura	7 896	4 348	7 098
Educação e Cultura	7 296	8 363	22 036
Fazenda	2 970	4 031	3 398
Justiça e Negócios Interiores	298 144	504 142	728 621
Saúde	1 900	3 700	7 400
Trabalho	650	800	300
Viação e Obras Públicas	63 000	1 534 500	1 285 000
PODER JUDICIÁRIO	**233**	**243**	**261**
TOTAL	572 663	2 306 039	2 491 595

A magnitude dos recursos públicos no encadeamento do desenvolvimento da economia de Rondônia é por razões ponderáveis de caráter preponderante. Outro não fôra o objetivo definido em tôda a linha de política territorial preconizada desde a organização dessas unidades federadas. O impulso registrado na maioria dos Territórios deve-se em caráter exclusivo à atuação do Govêrno Federal na consecução de programas setoriais específicos, considerados de importância para a vitalização e fixação de atividade econômica na área.

SETOR PRIVADO

A exemplo de outras regiões pioneiras do País, onde foram localizados recursos naturais com possibilidades de aproveitamento, tem o Território de Rondônia perspectivas de financiar empreendimentos partindo do interêsse do investidor privado. Para tanto, faz-se indispensável criar prèviamente condições infra-estruturais capazes de suportar os empreendimentos de interêsse.

Noutros casos a participação do empresário se torna também possível, desde que medidas e fomento do setor público sejam concretizadas. Nos dois exemplos ressalta a importância do planejamento dos investimentos e das aplicações de recursos públicos, carentes de julgamento prévio de prioridades. Ao lado de tal julgamento, o comprometimento de dotações merece ser vinculado a efetivo pagamento, poupando-se reduções e cortes tradicionalmente observados.

As agências oficiais de crédito têm uma responsabilidade definida em relação à iniciativa privada, pois através de financiamento correspondente têm a oportunidade de fomentar empreendimentos pioneiros e ativar setores produtivos em operação. Contudo, quer por parte do Banco de Crédito da Amazônia, quanto pelo Banco do Brasil, a natureza dos créditos concedidos se reporta a contas de movimento, excluindo, por conseguinte, aplicações a prazo mais longo indispensáveis ao processo de capitalização exigido nas emprêsas privadas.

Sòmente a rubrica de "crédito e participações" e "financiamentos", constantes de dotações orçamentárias, vêm auxiliando poucas iniciativas beneficiadas com o espírito de fomento que encerra o programa de valorização econômica da Amazônia, quando reservam verbas para os ítens discriminados. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico não atendeu a nenhum empreendimento na região fato explicável pela inadequação dos critérios seletivos observados para setores básicos determinados para a atividade do Banco, em confronto com os possíveis interêsses de emprêsas em Rondônia.

O Fundo Geral de Investimentos preconizados no volume referente a projetos prioritários e respectivos reivindicações constituiria, ao lado de outros Fundos de fomento industrial idealizado no presente planejamento, ponto de apoio para o desenvolvimento de emprêsas ao aproveitamento de recursos potenciais do Território.

Por outro lado, a política de industrialização de recursos locais, somando-se novas iniciativas voltadas ao atendimento do mercado consumidor local e às perspectivas de exportação, favorece investimentos que, de acôrdo com sua economicidade, deverão despertar o interêsse nos investidores particulares.

Este livro foi composto e impresso pela EDIGRAF Editora e Gráfica Ltda. - Pça. Cruz Vermelha, 3-A - Rio-GB

COLEÇÃO ARAUJO LIMA

1 — ECONOMIA DA PRODUÇÃO
Cosme Ferreira Filho

2 — AS METAS DO GOVÊRNO
Waldir Bouhid

3 — O BANCO DO BRASIL NA ECONOMIA DO AMAZONAS
Samuel Benchimol

4 — CARACTERÍSTICAS AGRÁRIAS DA AMAZÔNIA
Newton Pires de Azevedo

5 — CONCEITO DE AMAZÔNIA
Eidorfe Moreira

6 — VALORIZAÇÃO DA AMAZÔNIA E SUA COMISSÃO DE PLANEJAMENTO
Sócrates Bomfim

7 — O PROBLEMA DE COLONIZAÇÃO DA AMAZÔNIA
Adriano Menezes

8 — NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS & PORTOS DA AMAZÔNIA
Agnello Bittencourt

9 — ARTIGOS DE JORNAL

10 — OS INTÉRPRETES DA AMAZÔNIA
Péricles Moraes

11 — A CONQUISTA ACREANA
Abguar Bastos

12 — A BACIA DO MAR DOCE
Alberto Rangel

13 — A GEOGRAFIA E AS CIVILIZAÇÕES
Pierre Gourou

— AS VERDADEIRAS FONTES DO RIO AMAZONAS
João Ribeiro

14 — A AMAZÔNIA BRASILEIRA E UMA POSSÍVEL LUSOTROPICOLOGIA
Gilberto Freyre

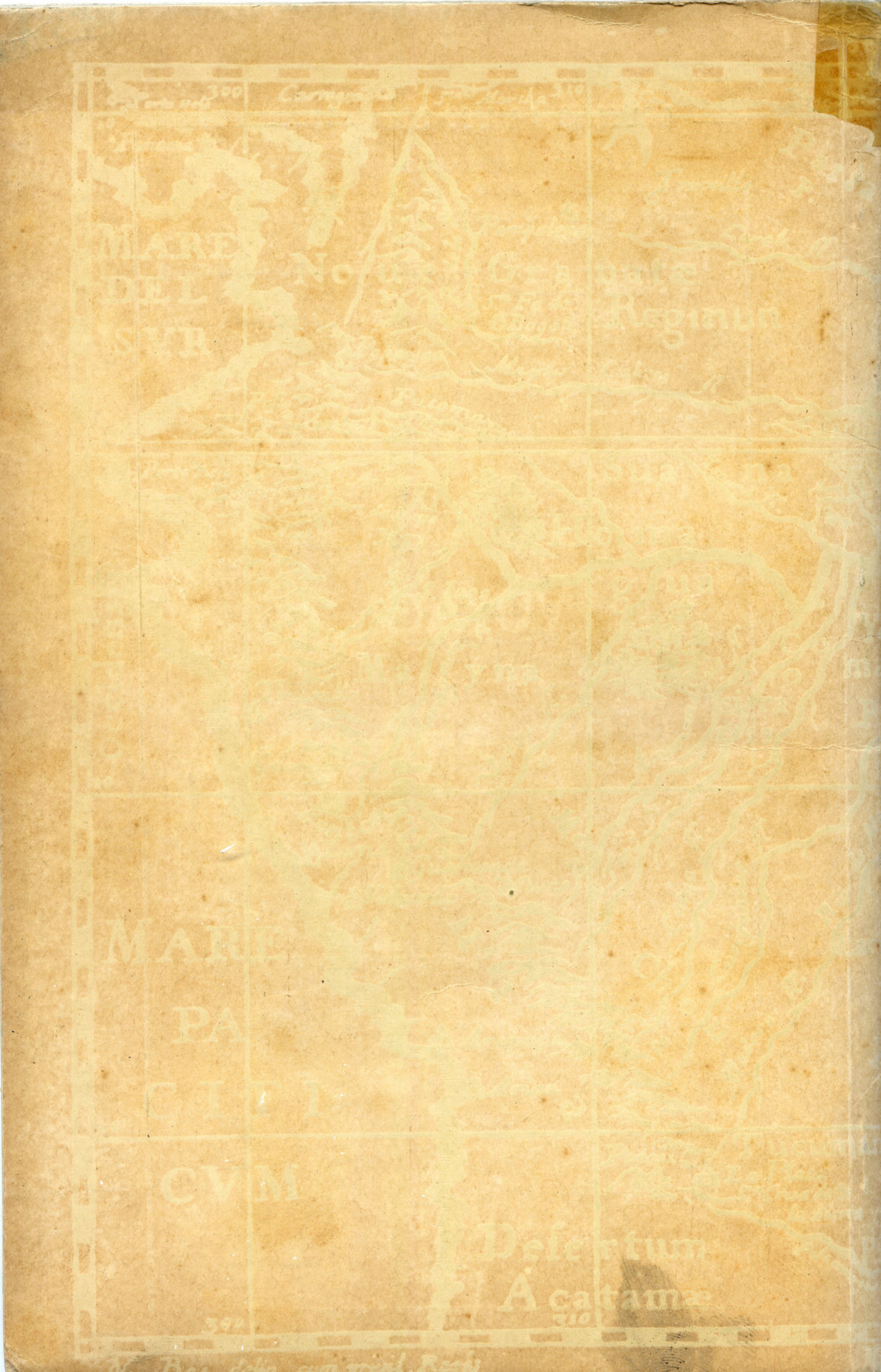
15 — A AMAZÔNIA E SUA EXCEPCIONAL VOCAÇÃO OLEÍFERA
Clara Pandolfo

16 — POSSIBILIDADES ECONÔMICAS DE RONDÔNIA
José Augusto da Silva Reis

17 — PERSPECTIVA DA INDUSTRIALIZAÇÃO DA JUTA NA AMAZÔNIA
Sebastião Rabello Mendes Filho

18 — AMAZÔNIA, FUNDAMENTOS DE PAISAGEM, VIDA E HISTÓRIA
Leandro Tocantins

SEÇÃO DE DOCUMENTAÇÃO E RELAÇÕES PÚBLICAS
Av. Franklin Roosevelt, 39 - 8.º andar
Rio de Janeiro — GB



Secretaria de Estado
de Cultura e
Economia Criativa

AMAZONAS
GOVERNO DO ESTADO
TRABALHO QUE TRANSFORMA

Comunicado

As imagens, textos e obras disponibilizadas pelo Centro de Documentação e Memória da Amazônia estão na maioria em domínio público ou possuem termo de cessão para publicação da versão digitais produzida pela Secretaria de Cultura.

Se porventura, você identificar alguma obra que não esteja de acordo com a Lei de Direitos Autorais (lei 9.610/98), entre em contato conosco para que possamos identificar e proceder com regularização.

O objetivo da Biblioteca da Amazônia na disponibilização das versões digitais é a preservação da memória e difusão da cultura do Amazonas e região norte do Brasil, sem prejudicar os direitos patrimoniais do autor, herdeiros ou quem possuir o direito de uso.

O uso destes documentos digitais, digitalizados ou nascidos digitais são apenas para fins pessoais (privado), sendo vetada a sua venda, edição ou cópia não autorizada.

Lembramos, que esses materiais podem ser encontrados nos acervos do Sistema de Bibliotecas Públicas da Secretaria de Cultura e Economia Criativa e seus parceiros.

ACERVOS DIGITAIS
https://beacons.ai/cdmam_sec

FALE CONOSCO

(92) 3090-6804
cdmam@cultura.am.gov.br
acervodigitalsec@gmail.com

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA DA AMAZÔNIA - CDMAM